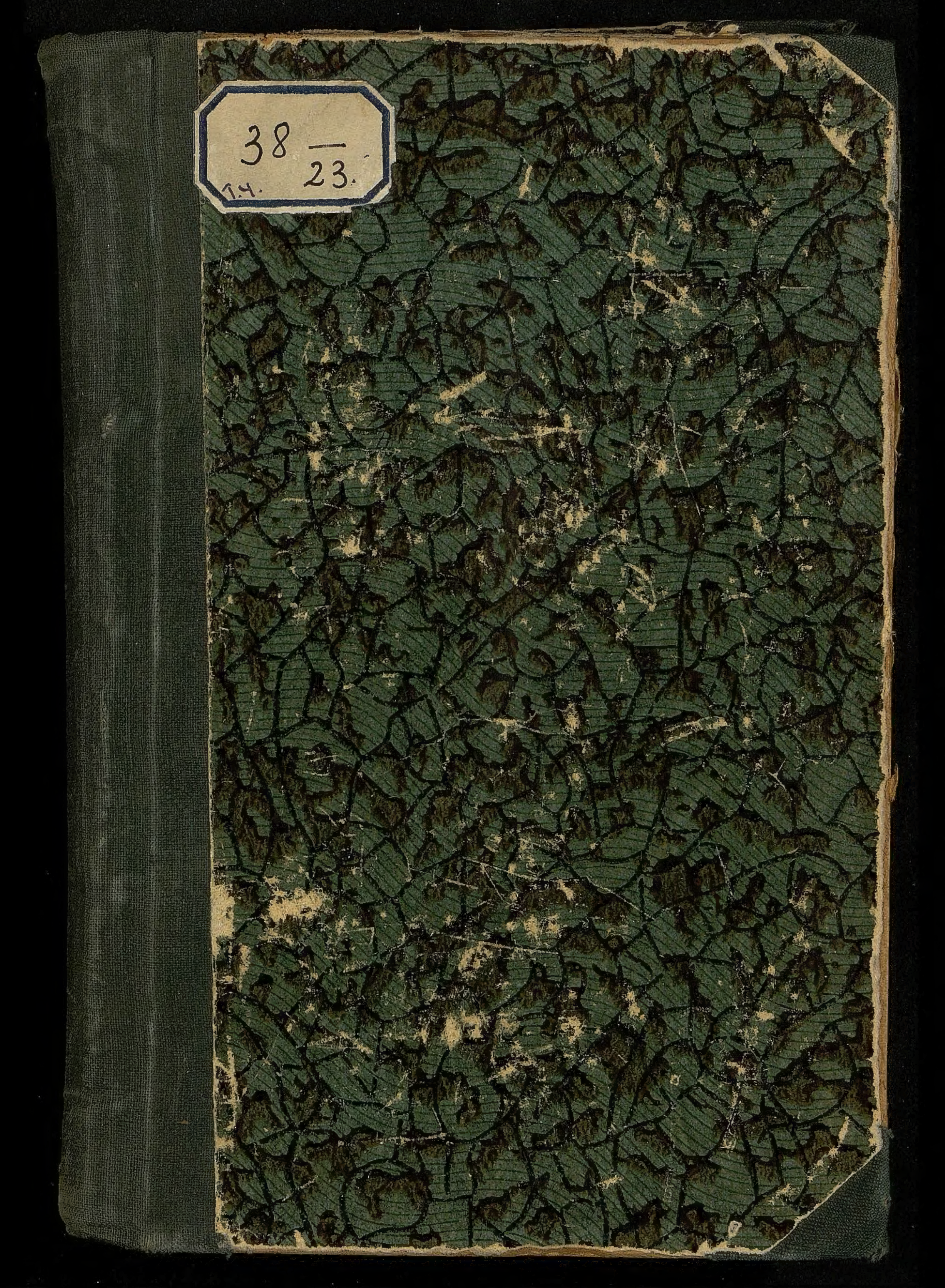

38 —
1.4. 23.

С. С. С. Р. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

~~Корбетт~~

Ньюболт, Генри

ОПЕРАЦИИ АНГЛИЙСКОГО ФЛОТА

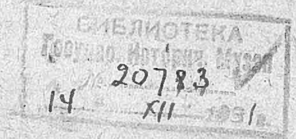
В МИРОВУЮ ВОЙНУ

ТОМ IV

Henry Newbolt. History of The Great War. Naval Operations.
London 1928

Перевод М. Л. Бертенсона
С предисловием И. М. Лудри

Управление Военно-Морских Сил РККА
ЛЕНИНГРАД
1931



Ленинградский Областлит № 13726. Заказ № 1967. Тираж 1500 экз. 24 л.

Типография Гидрограф. Управл. Управл. Военно-Морских Сил РККА.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящий IV-й том „Операций английского флота в мировую войну“ охватывает период войны на море после Ютландского боя. Автором первых трех томов был известный морской историк и теоретик „доктрины владения морем“ Ю. Корбетт, умерший в конце 1922 г., едва успев закончить описание Ютландского боя. Жизнь Ю. Корбетта прервалась, пожалуй, в самый подходящий для него момент, т. е. после того, как ему удалось изложить историю того этапа империалистической войны на море, когда обе воюющие стороны, в частности Англия, делали еще попытки закрепить или приобрести „владение морем“ старыми, прославленными им же, методами, — в первую очередь, путем генерального боя линейных флотов.

На долю нового автора Г. Ньюболта выпала „менее благодарная“ и надо сказать, более сложная задача—дать историю второго акта войны на море (по заявлению автора, Ютландским боем кончился первый акт морской войны), который велся новыми средствами и новыми методами. Сам автор полусерьезно, полуиронически утверждает, что период „крупных морских операций“, крупных по прежним понятиям, миновал.

Несмотря на то, что Ньюболту пришлось описать этот новый акт войны, протекавший при новых условиях и в новой обстановке, исключительно тяжелой для Англии,—он, в смысле характера изложения, целиком подражает своему предшественнику, выступая стопроцентным адвокатом британского Адмиралтейства и правительства: все, что решило или сделало Адмиралтейство—все так и должно было быть; все, что сделали противники—все это было не так, как нужно; О союзниках Ньюболт говорит обычно с легким пренебрежением.

Содержанием настоящего тома в основном является изложение двух систем блокад — германской и британской; все другие операции, а также политика противника, были так или иначе подчинены целям лучшего осуществления блокады.

Весь труд представляет значительный практический интерес, особенно в части подводной войны и борьбы с подводными лодками. Обращая внимание читателей на описание этих действий на море, мы считаем необходимым дать более

правильную оценку тех событий, где казенный субъективизм автора слишком бросается в глаза.

В первой главе —„После Ютландского боя“—автор подводит итоги как самого боя, так и той широкой дискуссии, которая была поднята вокруг боя, особенно после войны. Сам Ютландский бой освещен достаточно подробно в морской литературе — в том числе и в нашей, — поэтому нет особой необходимости лишний раз на нем останавливаться.

Не разделяя взглядов ряда авторов и „толкователей“ Ютландского боя, мы разберем лишь узловые его моменты, беря за основу первую главу настоящего труда.

В своих выводах Ньюболт говорит: „С стратегической точки зрения результаты Ютландского боя могут быть суммированы следующим образом: адм. Шеер не смог выполнить поставленной себе задачи: отрезать и уничтожить часть передовых сил английского флота ему не удалось и он неожиданно встретился со всем Гранд-Флитом. Шеер сумел, хотя и не дешево, вырваться из сетей, в которые он чуть было не попал, но в то же время германскому главнокомандующему удалось перед боем с нашими главными силами и после этого боя нанести английскому флоту гораздо более серьезные потери, чем он мог предполагать. Появление адм. Джеллико было полной неожиданностью для противника, при чем английский главнокомандующий свои удачным маневрированием поставил германский флот в тяжелое положение. Окончательный результат боя резко подчеркнул превосходство Гранд-Флита, во-первых, как боевой силы вообще, во-вторых, как оборонительного средства против вторжения и, наконец, как орудия блокады. Господство в Северном море осталось в наших руках и всякие опасения, что оно может быть ослаблено или вырвано у Англии, окончательно отпали“ (стр. 6 и 7).

С этими стратегическими выводами автора целиком согласиться нельзя. Совершенно верно, что Шеер не смог выполнить поставленной себе задачи—уничтожения части Гранд-Флита, но верно и то, как правильно указывает автор, что перед боем с главными силами английский флот основательно пострадал. Это последнее утверждение есть ничто иное, как признание частичного выполнения Шеером поставленных ему задач. В конечном итоге, Флот Открытого моря, имея перед собой главные силы англичан, должен был выйти из боя и укрыться в свои базы. Что со стороны Гранд-Флита не было серьезных попыток отрезать путь отступления Шееру, автор разумеется обходит молчанием. Попутно надо отметить хорошо поставленную у англичан, как во время Ютландского боя, так и в последующих операциях агентурную и радиоразведку, что в значительной степени способствовало „успеху“ боя.

Таким образом, стратегические выводы Ньюболта до известной степени правильны; не верно только его утверждение, что господство в Северном море осталось за англичанами и что окончательно отпали опасения, что оно может быть у них вырвано.

Какое это господство, когда германский Флот Открытого моря мог попрежнему выходить (и выходил) в море, когда подводные лодки оперировали не только в Северном море, но выходили и в океан; когда вспомогательные крейсера прорывали блокаду и выходили в „корсарство", когда эсминцы совершали нападения на Дуврский патруль и когда немцы продолжали ставить минные заграждения в различных районах Северного моря, объявленного ими же еще в 1915 г. опасной для плавания зоной? В другом месте сам же автор утверждает, что в южной части Северного моря фактически господствовали немцы. Ютландский бой никакого господства на Северном море не дал ни англичанам, ни немцам. Единственно, о чем можно говорить — это о том, что Ютландский бой был по существу последней попыткой в борьбе за „господство на море" линейными флотами. Ютландский бой был переломным моментом именно в этом смысле. После Ютландского боя линейные корабли были превращены в стратегический резерв и спокойно стояли на якорях в Вильгельмсгафене и Скапа-Флоу, а вся тяжесть морской войны была переложена немцами на подлодки, а англичанами и союзниками на дрифтеры, тральщики, сторожевые корабли, вооруженные пароходы и буксиры, на минные флотилии и частично на легкие крейсера. Про операции этого суррогатного флота и пришлось главным образом повествовать Ньюболту.

„Ни та, ни другая сторона", пишет Ньюболт, „более не ждала решения от столкновения обоих флотов; противники стояли перед лицом новой борьбы, которая должна была закончиться фатально для одного из них".

„Рядом последовательных удачных операций", докладывал Шеер императору Вильгельму, „неприятелю могут быть нанесены тяжелые потери, но нет никакого сомнения, что даже самый удачный результат эскадренного боя не заставит Англию пойти на мир. Минусы нашего географического положения и громадное превосходство в силах противника не позволят нам побороть блокады. Скорый и победоносный конец войны может принести только сокрушение экономической жизни Англии при посредстве подводных лодок, действующих против английской торговли".

С этими правильными в основном выводами нельзя не согласиться.

Для нас более интересны тактические выводы из Ютландского боя, тактическая победа в котором принадлежала нем-

цам; немецкий флот был лучше подготовлен для боя, немецкие корабли оказались совершеннее английских,—доказательство чему потопление отрядом Хиппера в авангардном бою двух линейных крейсеров отряда Битти. Ньюболт признает, что „морская история Англии не знает примеров, чтобы отряд судов, подобный отряду Битти, пострадал бы столь жестоко от численно слабейшего неприятеля". Причины катастрофы были самым тщательным образом изучены специальными комиссиями. „Артиллерийские комиссии с грустью констатировали ту необычайную быстроту, с которой германские артиллеристы достигали накрытия английских судов". Это обстоятельство заставило англичан реформировать и улучшить на флоте дальномерное дело. Особое внимание было обращено на изоляцию зарядных погребов и перегрузочных отделений от проникновения туда пламени по шахтам подачи. Кроме того было установлено, что в погоне за скоростью стрельбы не были соблюдены нужные предосторожности при обращении с кордитными зарядами. Была также забракована мгновенная снарядная трубка, и заменена такой, которая давала бы взрыв после проникновения снарядом брони.

Эти незначительные на первый взгляд причины и послужили, главным образом, причиной катастрофы английских линейных крейсеров. Адмиралтейство занялось устранением этих недостатков: были внесены вытекающие отсюда исправления в конструкции новых кораблей; появился, так называемый „послеютландский проект". Адмирал Джеллико и ряд авторитетов приписали катастрофу неважному бронированию линейных крейсеров вообще. На это начальник кораблестроительного управления Д'Эйнкерт ответил, что наилучшей защитой корабля является максимальная мощь средств нападения и что будет невозможно ее сохранить отдавая большую часть водоизмещения бронированию. Эти доводы Д'Эйнкерта Адмиралтейством были приняты и основные принципы, положенные в основу британского военного судостроения, изменены не были.

Очевидно, данное решение Адмиралтейства надо признать правильным, поскольку удалось разрешить вопрос путем усовершенствования методов стрельбы и устранения более мелких дефектов. Нам представляется, что появление на свет слабо бронированного и прилично вооруженного „Вашингтонского" крейсера также имеет некоторое отношение к типу послеютландского корабля.

Были пересмотрены все боевые инструкции и наставления, но два тактических правила, предопределявшие план боя на параллельных курсах, при условии боевого развертывания в одну кильватерную колонну, были сохранены: 1) полная централизация управления флотом в руках

главнокомандующего, при чем командующие отдельными эскадрами не имеют права без особого приказания производить каких-либо самостоятельных маневров и 2) до поражения противника артиллерийским огнем, миноносцы не предпринимают наступательных операций, оставаясь в охранении крупных судов. В новые наставления была введена существенная поправка, заключавшаяся в том, что командующему авангардом разрешалось самостоятельно действовать, когда противник, выходя из боя, применяет торпедное оружие и атаки минных флотилий. Джеллико больше всего упрекают за то, что его боевые порядки были не гибки и считают даже соединенное использование всего Гранд-Флита ошибкой. Мы видим, однако, что Джеллико не отказался от своего соединенного боевого порядка и после Ютландского боя, но внес в него лишь вытекающие из тактики противника коррективы. Мы считаем, что в этой части действия Джеллико были правильны, так как в тех конкретных условиях и с тем противником, с которым ему предстояло иметь дело, только такая тактика могла обеспечить использование подавляющего превосходства артиллерии, а это главное.

На 19-ое августа немцы предприняли широко задуманную операцию нападения на английское побережье Флотом Открытого моря совместно с авиацией и подводными лодками, при чем две группы лодок в этой операции прикрывали фланги эскадры. Со стороны англичан также участвовали подлодки. Мы не будем останавливаться на плане этой операции, равно как и на ее выполнении,—читатель может найти здесь (глава II) ряд интересных эпизодов в части организации разведки, дозорной службы, использования подводных лодок в широком масштабе против боевых кораблей и т. д., но о выводах Ньюболта из этой операции следует поговорить.

Выше мы упоминали об его утверждении, будто после Ютландского боя господство на Северном море осталось за англичанами. Во второй главе он сам опровергает свое неосторожное заявление: „Адм. Джеллико представлялось“, пишет Ньюболт, „что неприятелю, наконец, удалось выполнить именно тот план, который он всегда от него ожидал. Операция Шеера, по мнению главнокомандующего, преследовала цель навести английский флот на немецкие лодки, и Джеллико считал, что пока мы не сможем иметь достаточного числа миноносцев для охраны легких крейсеров, английский флот при попытках принудить неприятеля к бою каждый раз, когда последний выходит в море, обречен на тяжелые потери“. (стр. 52).

С начала войны, при выходе немецкого флота для нападения на английское побережье, главные силы англичан, пользуясь результатами хорошей разведки, всегда выходили

в море в целях встречи противника и принуждения его к бою. „Теперь-же, продолжает Ньюболт, по мнению адм. Джеллико, наступил момент, когда требовалось пересмотреть подобную точку зрения. Не будучи обеспеченным достаточным количеством миноносцев, он не считал возможным в дальнейшем брать на себя обязательство гарантировать от неприятельской бомбардировки приморские города или в случае неприятельского десанта помешать этой операции в первые же ее моменты“ (это-то при господстве английского флота!).

„В описываемый период, при отсутствии действительных средств борьбы с лодками, они настолько ограничивали свободу действий флота, состоящего из сверх-дредноутов, каждый из которых имел район плавания в несколько тысяч миль, что воды, омывающие одну треть восточного побережья Великобритании и около половины всего Северного моря оказались для него недосягаемыми“ (это-то при господстве английского флота!)“.

Много беспокойства англичанам представляли помимо подводных лодок противника, базировавшихся на Фландрское побережье, и переведенные туда немцами миноносцы.

Оборона Дуврского пролива и английского побережья в этом районе была возложена на адм. Бейкона. Перед ним стояли самые разнообразные задачи: а) охрана дрифтеров, стоящих у заграждения, б) бомбардировка неприятельских батарей на фландрском побережьи, в) производство разведок, г) охрана коммерческих судов и д) охрана путей следования войсковых транспортов через Канал. Адмиралтейством было при этом подчеркнуто, что главными задачами являются охрана путей следования войсковых транспортов и, в особенности, охрана рейда Downs, где сосредоточивались продовольственные грузы для столицы; удачное нападение на Downs грозило оставить столицу на несколько дней без продовольствия.

В третьей главе изложены организация и базирование Дуврского отряда и боевая проверка всей этой сложной системы в конце октября, когда 3 и 9 флотилии немецких миноносцев произвели ночной набег на дозорные суда Дуврского отряда, имея столкновения с английскими миноносцами. В итоге этого набега англичане понесли значительные потери, а германские минные флотилии возвратились в свои базы без потерь. Неправилен был бы в данном случае тот вывод, что немцы умели ночью драться, а англичане нет. Правда, со стороны англичан был совершен ряд серьезных ошибок, но главное не в этом, а в том, что громадные преимущества в ночной операции набегового характера имеет нападающая сторона. Вот что об этом в своем донесении Адмиралтейству пишет,—на наш взгляд пра-

вильно,—адм. Бейкон: „неприятельский набег был умело разработан и хорошо выполнен. Подобная операция принадлежит к разряду тех, успех которых зиждется на точном знании цели операции, места и времени нанесения удара. На стороне противника было одно крупное преимущество: ему не приходилось сомневаться, что всякое встреченное им судно неприятельское. Наши же миноносцы его не имели и в критический момент встречи не могли сразу определить, с кем они имеют дело... Немцы имели определенный объект действий и заранее разработанный план, нашим-же командирам приходилось гадать... Легче остановить налет на железнодорожный узел нескольких мчащихся с бешеной скоростью освещенных поездов-экспрессов, чем предупредить набег 33 узловых миноносцев в черную как чернила ночь, в столь широком пространстве, как воды Канала.. Моя система обороны против ночных набегов должна свестись к тому, чтобы защитить рейд Downs и прекратить движение транспортов. Совершенно естественно, что, раз я не имею возможности предупредить неприятельскую операцию, надо сделать так, чтобы лишить неприятеля объектов для этой операции". (Стр. 67 и 68).

У англичан существует обычай назначения комиссий для расследования причин тех или иных боевых неудач. Такие комиссии были назначены после успешного прорыва *Гебена* и *Бреслау* из Средиземного моря в Дарданеллы, после Ютландского боя, после Дарданелльской операции; такая же комиссия была назначена для расследования действий английских миноносцев в данном случае. Она вынесла постановление, что при создавшейся обстановке миноносцы типа „Tribal" не должны были вступать в бой, при чем было указано, что миноносцы вышли в море без оперативного приказа и без всяких указаний о походных строях. Мы считаем необходимым обратить внимание на систему назначения таких комиссий, которые всесторонне изучали обстоятельства и причины неудач, а также гибели или повреждения судов и давали богатый материал Адмиралтейству, которое, на основании изучения этого материала, обычно давало нужные указания морским силам. В данном случае заслуживает внимания следующее указание: „Весь опыт войны показывает, что при ночных столкновениях совершенно необходимо держать суда соединенно, чтобы избежать возможности роковой ошибки в отношении опознания противника. Ни при каких обстоятельствах миноносцы, идущие ночью навстречу неприятеля, не должны следовать иначе, как соединенно".

„В случае, если два отдельных отряда оперируют ночью из различных баз, деятельность их должна быть разграни-

чена определенными районами, дабы они не могли встретиться друг с другом". (Стр. 69).

Мы подчеркиваем это, достаточно продуманное, выведенное из опыта ночных операций, правило, преподанное британским Адмиралтейством начальнику Дуврского отряда.

Здесь, кроме того, заслуживает быть отмеченным еще и то обстоятельство, что Бейкон, равно как и немцы, руководил такими операциями с берегового командного пункта, где он лучше был обеспечен связью и результатами наблюдения.

За два года войны на море англичане имели гораздо больше поражений, чем побед... Стало совершенно ясным, что главная опасность грозит со стороны немецких подводных лодок и что для предотвращения этой опасности нужны какие то исключительные меры. Те меры, которые применялись до последнего времени, по заявлению Бальфура оказались паллиативом.

Нужна была новая морская политика и новые методы войны на море, и для их проведения нужны были и новые лица. В конце 1916 года был сменен весь руководящий состав Адмиралтейства. Пост первого морского лорда занял Джеллико, который, по заявлению Ньюболта, больше других ратовал по поводу надвигающейся подводной опасности.

Несколькими днями позже пало и министерство Асквита; пост премьера занял Ллойд-Джордж. Смена руководства сопровождалась крупной реорганизацией всего правительственного аппарата.

Наряду с описанием операций и обзором политики, от которых зависела судьба Англии и в результате которых пали кабинет и руководство Адмиралтейством, автор дает любопытные образчики колониальной войны в Камеруне и Месопотамии. Особенно увлекательна повесть о том, как была создана „Британская Танганайская эскадра" в составе *Mimi* и *Тоu-Тоu* и как она разбила немецкий „флот на озере Танганайка". Этому описанию посвящено начало четвертой главы. В этой же главе приведено и описание перехода английских лодок в Балтийское море, при чем особенно подробно описан трудный проход их через проливы.

Вторая половина четвертой главы описывает действия союзных флотов в 1916 г. в Средиземном море. Эта часть не представляет особого интереса с точки зрения морских операций, но она интересна тем, что здесь наглядно выявляется несогласованность политики и различие методов союзников в разрешении Балканской и Средиземноморской проблем.

Во всей этой эпопее наиболее характерна и цинична политика союзников по втягиванию в войну Греции. Крайне поучительно, как Англия и Франция втягивают в войну

в качестве „союзника“ государство, которое, по тем или другим причинам желает сохранить нейтралитет. Это нам полезно учесть, когда разговор идет о сколачивании антисоветского блока и о втягивании того или другого „независимого“ государства в этот блок.

Вся следующая (пятая) глава „распутывает“ дипломатические козни союзников вокруг Греции. Эта глава является, пожалуй, лучшей иллюстрацией того положения, что война есть продолжение политики и что во время войны скрип перьев дипломатов не прекращается; правда, эта политика во время войны может принимать другие формы, обычно более грубые, как это особенно наглядно и показали французы в Греции. Надо заметить, что политика Англии и Франции по отношению к Греции была далеко не согласована, что подчеркивает даже Ньюболт. В то время, как французы доверили, „к негодованию“ Ньюболта, ведение политики своему главнокомандующему и тот рубил с плеча, подкрепляя каждую свою ноту наведенными пушками и высаженными десантами, — англичане вели более замаскированную политику, что, однако, не помешало им участвовать под руководством французского главнокомандующего во всех актах открытого насилия и террора, вплоть до побоища на улицах Афин.

Как бы Ньюболт ни старался смягчить насилия, совершенные союзными генералами и дипломатами по отношению к Греции, перекладывая ответственность на Грецию и обвиняя Францию в излишней грубости,—они останутся одним из наиболее отвратительных и позорных актов английского и французского империализма в мировую войну.

В главе VI-й изложены операции германских вспомогательных крейсеров *Меве*, *Вольф* и *Зееадлер*. Действия этих крейсеров для большинства читателей уже известны из немецких источников (имеются переводы на русский язык); тем не менее эта глава заслуживает внимания, поскольку здесь, наряду с операциями германских „корсаров“, развернута вся организация английских сил, на которые была возложена задача наблюдения за океанскими путями, а следовательно и погоня за этими крейсерами.

По своей увлекательности эта глава с успехом может заменить любой приключенческий роман Майн-Рида или Фенимора Купера; даже автор высказывает уверенность, что Англия может только с восхищением говорить о доблести, исключительной энергии, настойчивости, уме, ловкости и человеколюбии командиров немецких „корсаров“.

В дальнейших оценках, касающихся существа дела, с автором согласиться нельзя. Ньюболт считает, что те задачи, которые были возложены на эти вспомогательные крейсера, т. е. операции на торговых путях, остались невыполненными:

Меве за четыре с половиной месяца утопил 20 судов, *Зеeадлер* за семь с половиной месяцев — 10 судов и *Вольф* за четырнадцать с половиной месяцев — 12 судов. Для Англии, при ее грандиозном масштабе судоходства, эти потери были действительно ничтожны.

Автор с сожалением говорит о командирах этих крейсеров, которые мол неповинны в том, что они, имея возможность нанести Англии вред, причинили ей только неприятности, и обвиняет пославших их в столь крупное предприятие с негодными средствами.

Разбирая „неудачи" немецких корсаров, автор считает, что основной причиной была разумно разрешенная проблема противодействия со стороны Англии.

Спрашивается, однако, в чем же выражалась эта блестящая организация и система, когда из четырех высланных крейсеров только один *Леопард* был утоплен, а остальные оперировали месяцами, топили „купцов" и вернулись безнаказанно в Германию?

Если подойти к рассмотрению результатов этих крейсерских операций с точки зрения количества потопленных ими судов, тогда, пожалуй, с автором можно еще согласиться, но в данном случае вопрос не в этом. Основная заслуга германских вспомогательных крейсеров заключается в том, что они серьезно влияли на судоходство в целом, задерживая очень часто транспорта с войсками и что, самое главное, отвлекали от других задач громадное количество кораблей столь нужных в это время Англии для борьбы с подводными лодками и для дозорной службы.

Автор, приводя в тексте перечень судов, привлеченных специально для этой цели и привлекаемых временно из состава боевых эскадр, все время жалуется на их недостаточность. Помимо знаменитой 10-й крейсерской эскадры, которая запирала северный выход из Северного моря, в Атлантическом океане оперировали 9-я крейсерская эскадра и корабли станций Северной Америки, Вест-Индии и восточного побережья Южной Америки; в Индийском океане: корабли станций мыса Доброй Надежды, Ост-Индской и Китайской, в состав которой входили также японские силы. Эти „разумно" развернутые эскадры с сотнями кораблей, трех вспомогательных крейсеров, однако, не поймали. Пусть читатель судит на чьей стороне был успех.

Можно восторгаться доблестью этих „легендарных" крейсеров, но надо оттенить и другую сторону—исключительно тяжелую и утомительную работу их личного состава. Автор вскользь указывает, что на *Вольфе* команда требовала от своего командира прекращения крейсерства и захода в нейтральный порт. Отсюда видно, что элементы недовольства в 1917 г. проникли не только на корабли Флота Открытого

моря,—что буржуазные историки приписывают тому обстоятельству, что корабли, стоя в базах, бездействовали,—но также на такие корабли как вспомогательные крейсера, которые „архидоблестно“ действовали, и несмотря на то, что команды подбирались на них особо тщательно.

Ньюболт, равно как и его предшественник Корбетт, поставил своей целью дать не только историю „голых“ морских операций, но связать последние с политикой воюющих держав. От этого ценность и цельность труда несомненно выиграла. Весь труд довольно основательно „насыщен“ политическими факторами, при чем автор часто оперирует подлинными документами не только британского Адмиралтейства и правительства, но также и предоставленными в его распоряжение материалами германского морского архива. Политическим вопросам автор уделяет целые главы. Так, политике союзников в вопросе втягивания в войну Греции уделена целая глава; вся глава VII посвящена политике Германии 1916—1917 г.г. в самый напряженный период, когда решался вопрос о неограниченной подводной войне и шла подготовка САСШ к выступлению на стороне союзников. Автор излагает здесь в значительной степени знакомые нашему читателю факты; он довольно подробно разбирает попытки мирных переговоров и роль САСШ в этом деле, как посредника. От автора трудно ожидать разоблачения всей лживости и несерьезности этих попыток к переговорам, тем не менее факты, которые он приводит, дают в ряде случаев довольно законченную картину. Так, например, не трудно понять, что все эти „переговоры“ и посредничество со стороны САСШ являлись необходимым подготовительным этапом к выступлению их на стороне союзников и что гибель нескольких десятков американских граждан на потопленных немецкими подлодками пароходах была желанным для выступления САСШ поводом.

Весьма подробно автор занимается „склоками“ в руководящих сферах Германии по вопросу о неограниченной подводной войне. Как известно, за неограниченную подводную войну в Германии ратовали генеральные штабы и морское командование, т. е. военные руководители. В неограниченной подводной войне они видели, начиная с 1916 г. единственное средство, чтобы выйти из войны победителями. Гражданские же власти и дипломаты были за ограниченную подводную войну. Хотя все факты говорят в пользу первых. т. е. военных руководителей, сам Ньюболт,—не плохо разбираясь в этом вопросе в других главах, где он утверждает, что именно неограниченная подводная война грозила Англии смертельной опасностью, — тем не менее здесь всецело на стороне Бетман-Гольвега, Ягова и других „здравомыслящих“ дипломатов, которые выступали против неограниченной под-

водной войны. Автор впадает в полное противоречие с фактами и простой логикой. Нельзя же в самом деле преподносить читателю такие выводы: так как вы, немцы, объявили неограниченную подводную войну, то поэтому и проиграли войну.

Сейчас можно на основе анализа ряда фактов и событий с большой убедительностью утверждать, что только неограниченная подводная война сулила немцам победу, если бы они начали ее раньше и вели со всей решительностью. В этом вопросе наши „симпатии" на стороне тех, которые, по мнению Ньюболта, дальше радиуса действия подлодок ничего не видели (так автор оценивает способности адмирала Хольтцендорфа). Своими выводами автор как бы предупреждает тех, кто сейчас строит в большом количестве подводные лодки: имейте в виду, что в войне с Англией из этих затей, т. е. из подводной войны, ничего не выйдет.

В главе VIII-й изложены операции союзников за 1917 год в Средиземном море, — вернее говоря, борьба с немецкими подводными лодками, так как к ней фактически свелись все военные действия союзников в Средиземном море.

Из цикла политических вопросов заслуживает внимания продолжавшаяся несогласованность и различные точки зрения союзников на морскую войну в целом и в частности на организацию борьбы с подводными подлодками; на эти „национальные" особенности в методах ведения войны на море и на вытекающие отсюда затруднения автор указывает довольно часто. Кроме того, в середине 1917 г. была окончательно разрешена нелегкая для союзников проблема с Грецией—присоединение ее к союзникам путем свержения короля Константина.

Организация борьбы с подводными лодками и операции на Средиземном море являлись как бы генеральной репетицией к борьбе с неограниченной подводной войной на Атлантике, так как в Средиземном море немцы начали неограниченную подводную войну раньше.

Поскольку в Средиземном море методы борьбы с подлодками носили как бы экспериментальный характер, на них следует вкратце остановиться. Надо сказать, что в Средиземном море в этот период подлодки, главным образом большого крейсерского типа, действовали весьма энергично и союзники несли громадные потери в тоннаже, при чем, по заявлению автора, враг почти все время оставался безнаказанным. Это свидетельствует о том, что методы борьбы с подлодками здесь были мало действительны.

Следует подчеркнуть и то, что к этому периоду уже значительное количество транспортов было вооружено, что, однако, не помешало немецким лодкам широко применять при нападении на них артиллерию. Судя по результатам

артиллерия лодок была совершеннее вооружения пароходов.

Применявшийся в начале года метод охраны определенного пути между портами после ряда успешных атак подлодок был признан непригодным и за основу был взят принцип „рассосредоточенного движения“, при котором каждому пароходу назначался самостоятельный никем неохраняемый путь следования, а дозорными кораблями охранялись только узкости. Автор признает этот принцип вполне действительным, но факты, на наш взгляд, не дают права сделать такого категорического вывода. Правильнее было бы сказать, что принцип рассосредоточения оказался несколько выгоднее ранее применявшейся системы.

К этому периоду, — как против фландрских лодок, так и в Средиземном море,—была установлена недействительтельность сетей без мин, так как немцы стали снабжать свои лодки особыми ножницами; кроме того, сети оказались средством очень дорогим. С этого времени предпочтение отдавалось специальным противолодочным минам.

При следовании под берегом пароходы должны были итти только ночью, а с рассветом становиться на якорь в ближайшем защищенном пункте. Эта мера оправдала себя.

Из ряда примененных методов обеспечения движения пароходов и борьбы с подводными лодками наиболее действительной в конечном итоге оказалась система конвоев, получившая, как известно, широкое применение в последующий период войны. Для конвоирования, однако, потребовалось такое большое количество миноносцев, тральщиков и других вспомогательных судов, что обеспечить конвоями все пароходы не было никакой возможности. Поэтому обычно конвоировались военные транспорты и пароходы с особо ценными грузами. Но и система конвоев не решала проблемы— в лучшем случае ее можно назвать методом несколько более действительным в сравнении с другими, применявшимися до этого времени. Несмотря на весьма серьезное изучение англичанами тактики конвоирующих судов, подлодки тем не менее и при непосредственном охранении продолжали топить пароходы. Так был потоплен конвоируемый двумя миноносцами военный транспорт *Cameronia*, на котором было 2630 человек; так был утоплен английский нефтеналивной пароход *British Sun*, в 7000 тонн, шедший под конвоем трех траулеров, из которых один был впереди, а остальные два— по бортам; так был потоплен на зигзаге следовавший 14 узловым ходом вдоль южного берега Франции конвоируемый двумя японскими миноносцами транспорт *Transylvania*; так был уничтожен еще целый ряд транспортов, пароходов и, наконец, утоплен французский линейный корабль *Danton*, шедший тоже зигзагами.

Для большей экономии в конвоирах стали практиковать конвоирование более многочисленных групп транспортов. Автор приводит пример отправки из Гибралтара конвоя в составе 20 пароходов, построенных в 5 колонн. С этим конвоем произошел, между прочим, необычный инцидент: один из пароходов столкнулся с подводной лодкой и от сильного удара затонул, в то время как лодка прекрасно выдержала удар и дошла в Германию, сделав при наличии серьезных повреждений 1800 миль.

Политику Германии, в связи с объявлением неограниченной подводной войны, Ньюболт назвал „авантюрой отчаяния". Ознакомившись с последней главой его труда,— где он, оперируя довольно добросовестно цифрами потерь тоннажа по месяцам, дает выводы за первый период неограниченной подводной войны, — мы имеем все основания не соглашаться с такой характеристикой решения германского командования. Уже в начале главы автор говорит, что „в Великобритании не было ни одного государственного деятеля, который за последние несколько месяцев не чувствовал бы, насколько велика грядущая опасность". Эта опасность была велика и страшна для англичан главным образом потому, что радикальные средства противодействия все еще не были найдены. В своем меморандуме правительству Адмиралтейство дает следующую оценку положения: „Из всех вопросов, стоящих перед Адмиралтейством, наиболее грозным и самым трудным является проблема, связанная с нападением неприятельских подлодок на торговые суда. Никаких мер против этой формы войны еще не найдено и быть может и не будет найдено. В настоящее время мы вынуждены довольствоваться паллиативами" (стр. 324, разрядка наша. *И. Л*).

К числу паллиативных мер, помимо отмеченных нами выше, при оценке противолодочной борьбы в Средиземном море, относились: организация отрядов охотников за подлодками (*hunting patrols*), создание воздушных дозоров, и развитие гидрографического дела, приобревших впоследствии огромное значение. Кроме того, был радикально пересмотрен вопрос использования английских подлодок. Надо сказать, что английские подлодки, не имея надводных объектов, проявляли вообще весьма слабую деятельность: но зато у них был уже некоторый опыт в борьбе с подводными лодками немцев: с начала войны английские лодки 56 раз входили в соприкосновение с немецкими, 6 раз атаковывали противника, но успешно только 3 раза. Отсюда Адмиралтейство сделало вывод, что подлодки могут быть использованы в борьбе против немецких подлодок, но главным образом, как средство обнаружения, а не их уничтожения.

В качестве средства уничтожения на первое место выступила противолодочная бомба. Вооружение пароходов, поскольку немцы топили их без предупреждения, начало быстро терять свою действительность.

В доказательство недействительности имевшихся в то время средств и методов борьбы с подлодками автор приводит пример, когда один из районов, где оперировали две или три неприятельские подлодки, охранялся 49 эскадренными миноносцами, 48 миноносцами и 468 вооруженными вспомогательными судами; несмотря на такое обилие охранных судов в этом районе, немецкими лодками было утоплено 30 пароходов, в то время как ни одна лодка не пострадала.

К началу неограниченной подводной войны, к борьбе с подлодками были привлечены все английские тральщики, все вспомогательные суда, все подводные лодки и две трети миноносцев, всего около 3 000 судов, при наличии у немцев к этому времени 111 годных лодок, т. е. каждая германская лодка отвлекала на себя 27 судов. Приводя этот арифметический подсчет и вспоминая времена царствования королевы Виктории, автор восклицает: какие произошли перемены! Да, перемены внушительны. За февраль — первый месяц неограниченной подводной войны — было утоплено 540 000 тонн. Нейтральные суда прекратили мореплавание в Северном море; норвежские, датские, голландские и шведские пароходы приостановили выход в море; стоявшие в Англии нейтральные суда отказались покинуть гавани. В марте было утоплено 573 841 тонна. Это мрачное положение с тоннажем Адмиралтейство сочло нужным скрыть. Расчеты строились на „улучшение положения" в более далеком будущем, а за апрель немцы уничтожили 881 027 тонн, потеряв при этом только две лодки. Итак, за три месяца неограниченной подводной войны союзники лишились 2 миллионов тонн. Немцы же потеряли за это время 10 лодок, из которых семь было уничтожено противолодочными отрядами.

„Наступил момент", пишет автор, „когда требовалось применить какой то окончательный метод. От выбора этого метода зависела наша участь: или мы освободимся от страшной опасности, или же, впервые в истории, отдадим себя на милость врага" (стр. 367).

От „страшной опасности" англичане освободились не столько благодаря этому „окончательному методу", о котором автор будет говорить в следующем томе, но главным образом вследствие своевременной помощи со стороны САСШ.

И. Лудри.

Предисловие к английскому изданию.

В конце 1922 года дело составления „Истории мировой войны на море“ понесло невозвратимую утрату — скончался ее творец сэр Юлиан Корбетт, не только крупный морской писатель, но и выдающийся историк, обладавший неоспоримым авторитетом. Было совершенно очевидно, что его преемнику предстоит тяжелая и трудная задача: больше половины работы еще оставалось впереди и найти человека, обладающего теми же качествами, что и покойный Ю. Корбетт, было не легко. Однако, два благоприятных обстоятельства несколько ослабляли последствия могущей произойти неудачи в выборе преемника.

Первое заключалось в том, что имелась уже готовая схема работы и помощь старой испытанной и дружной семьи сотрудников. Говорить об этой помощи более подробно пока еще быть может не пришло время, но я не могу не выразить своей признательности памяти скончавшегося А. Левесона—архивариуса Исторической Секции Комитета Имперской Обороны, принимавшего в течение десяти лет деятельное участие в работе по составлению истории войны.

Второе обязано случаю. Последний том, составленный Ю. Корбеттом, закончился описанием заключительной фазы Ютландского боя. Об этом бое оставалось сказать еще многое, но описание непосредственно всех событий боя было сделано. Первый акт морской войны кончился. Период „крупных морских операций“, крупных по прежним понятиям, миновал. В последующих томах истории предстояло описать „новую“ войну, войну хотя и грандиозного масштаба, но такую, которая главным образом велась при посредстве блокады и контр-блокады, не имевших примеров в прошлом. При этом борьба происходила при таких условиях, когда боевые столкновения на море неизбежно переплетались с столкновениями невидимых сил, источником которых были самые разнообразные национальные и международные влияния. Новая обстановка естественно потребовала нового метода работы, и эта разница, может быть, пройдет незамеченной.

Взгляд, брошенный на содержание настоящего тома, подтверждает вышесказанное. Три его первые главы со-

ставляют непосредственное продолжение работы Ю. Корбетта и охватывают события, имевшие место сейчас же после 1 июня 1916 года. По мере того как разсеивался туман сомнений и ложного представления о происшедшем, результат Ютландского боя становился совершенно ясен. Положение Великобритании и ее политика утвердились, а германское правительство было вынуждено отказаться от идеи эскадренного боя и продолжать развитие подводной войны.

В данном случае следует помнить, что помощь британского флота требовалась не только в борьбе на главном направлении. Она была нужна по всему земному шару, отчасти в связи с основной военной политикой, отчасти для содействия сухопутным операциям и, наконец, для выполнения совместных операций с союзниками. Для того, чтобы составить себе совершенно ясное представление о всей обстановке в целом, необходимо своевременно осветить все эти второстепенные операции, которым и посвящены восемь параграфов главы IV. В них описываются: самая дальняя и наименьшая по размерам из всех наших заокеанских экспедиций, экспедиция на озере Танганайка, столь богатая приключениями и столь успешная, блестящая деятельность английских подводных лодок в Балтике и последние акты эпической борьбы сербской армии.

Глава V касается войны в Средиземном море. В ней делается попытка распутать нити англо-французской политики, проводившейся в отношении греческого королевства. Хотя эта глава совершенно отличается по своему изложению от предыдущих томов, тем не менее она написана в полном соответствии с принципом, указанным Ю. Корбеттом в его предисловии к I тому, где он говорит, что „целью настоящего труда было стремление дать не только непосредственное описание самих морских операций, но и их взаимную связь с политикой, с военно-сухопутными операциями и с действиями дипломатии. Кроме того, задачей автора было показать те трудности и „противные“ течения, которые сплошь и рядом влияли на успех операций и лишали их намечавшихся результатов“. Греческие дела служат ярким примером правильности подобной точки зрения.

В главе VI говорится о том, как Германия пыталась повторить в более широких размерах операции *Эмдена*. Можно с уверенностью сказать, что в Англии не найдется читателя, который бы удержался от восхищения перед действиями доблестных командиров четырех немецких вспомогательных крейсеров, но с другой стороны надо думать, что в то же время читатель в полной мере оценит созданную Адмиралтейством великолепную организацию, победить которую немецкие крейсера оказались не в силах.

Глава VII, написанная на основании опубликованных ныне официальных немецких документов, развертывает нам то, чего нельзя было знать раньше. Она воочию рисует ту отчаянную игру, на которую под влиянием превосходства британского флота рано или поздно вынуждены были пойти руководители германской военной политики.

К осени 1916 года стало совершенно очевидным, что борьба на море сводится к борьбе между британской и германской системами блокады. Британская система была в буквальном смысле слова невыносима для противника, германская тоже невыносима, но все-таки не в такой степени как британская. По мнению германских адмиралов эффект их блокады можно было сравнять с британским, но для этого требовалось „поставить на карту все“, т. е. развить безпощадную подводную войну. А это, как утверждали невоенные германские государственные деятели, неизбежно влекло выступление Америки. История принятого фатального решения столь же драматична, сколь интересна и поучительна. Она показывает, насколько германское имперское государственное управление было неспособно направлять военную политику своей страны и руководить напряженной борьбой. Глава заканчивается вступлением в войну Америки.

Главы VIII и IX суммируют все отчеты о подводных и противоподводных операциях в Средиземном море и в Отечественных водах в начале 1917 года.

Заканчивается настоящий том описанием событий в момент, казавшийся в то время самым опасным из всех, которые когда либо знала история Англии. Последняя отчаянная попытка Германии привела нас к тяжелому положению, столь тяжелому, что, пожалуй, никто о нем никогда и не думал.

Обстановка достигла крайнего напряжения. Однако, уже из последующего тома читатель узнает о тех традиционых методах, которые с полным успехом применил британский флот для противодействия новой опасности.

Приношу мою искреннюю благодарность директору германского морского архива в Берлине адмиралу фон Мантей, любезно снабдившему меня сведениями о действиях германских морских сил в операциях, описанных в настоящем томе.

Август 1928 г. *Генри Ньюболт.*

ГЛАВА I.

После Ютландского боя.

Главные силы Гранд-Флита (1-ая, 2-ая, 4-ая и 5-ая эскадры линейных кораблей) с 4-ой эскадрой легких крейсеров, 11-ой и 12-ой минной флотилиями и частью 4-ой флотилии прибыли в Скапа-Флоу 2 июня между 10 ч. 30 м. у. и 12 ч. дня [1]).

В 9 ч. 45 м. в. адм. Джеллико донес в Адмиралтейство, что флот возвратился, принял топливо и находится в четырех часовой готовности. Адмирал Битти, на сделанный ему запрос, сообщил, что *New Zealand*, *Indomitable* и *Inflexible* находятся в полной боевой готовности, а другие три крейсера—*Lion*, *Tiger* и *Princess Royal*—в случае надобности тоже смогут вступить в бой. С стратегической точки зрения результаты Ютландского боя могут быть суммированы следующим образом: адм. Шеер не смог выполнить поставленной себе задачи. Отрезать и уничтожить часть передовых сил английского флота ему не удалось и он неожиданно встретился со всем Гранд-Флитом. Шеер съумел, хотя и не дешево, вырваться из сетей, в которые он чуть было не

---

[1]) 2 крейсерская эскадра с *Duke of Edinburgh* оставалась в море в поисках выведенных из строя судов и прибыла в Скапа днем 3 июня. Остальные суда возвратились как указано ниже: *Marlborough* пришел в Хумбер в 8 ч. у. 2 июня; *Warspite* достиг Розайта в 3 ч. дня 1 июня; *Barham* и *Malaya* пошли в ремонт 3 июня. Первый был отправлен в Девонпорт, а второй в Кромарти. Миноносцы *Nonsuch*, *Unity* и *Acasta* прибыли вечером 2 июня в Абердин; *Acasta* на буксире у *Nonsuch*'a. *Defender* пришел в Абердин в 1 ч. дня 2 июня, ведя на буксире *Onslow*. *Porpoise*, *Contest*, *Garland* и *Spitefire* прибыли в Тайн 2 июня, а *Broke* в 6 ч. в. 3 июня. *Christopher* с легкими крейсерами *Active* и *Constance*, отправленные 2 июня на поиски *Broke*, возвратились в Скапа и Розайт 3 июня. Линейные крейсера вернулись в Розайт утром 2 июня. *Lion* получил двенадцать попаданий, *Tiger*—десять, а *Princess Royal*—шесть, но они пошли в док лишь неделю спустя. *Australia*, не принимавший участия в бою, вернулся из Девонпорта 3 июня и присоединился к своей эскадре 10 июня. 1-ая, 2-ая и 3-я эскадры легких крейсеров пришли в Розайт утром 2 июня, но без *Chester*'a который ушел 1 июня для ремонта в Хумбер. *Southampton* вследствие полученных у ватер-линии пробоин задержался, заделывая повреждения, и вместе с *Birmingham*'ом пришел в Розайт через 12 часов после прибытия линейных крейсеров. 1-ая и 13-ая минные флотилии пришли в Розайт утром 2 июня.

попал, но в то же время германскому главнокомандующему удалось перед боем с нашими главными силами и после этого боя нанести английскому флоту гораздо более серьезные потери, чем он мог когда либо предполагать. Появление адм. Джеллико было полной неожиданностью для противника, при чем английский главнокомандующий своим удачным маневрированием поставил германский флот в тяжелое положение. Окончательный результат боя резко подчеркнул превосходство Гранд-Флита, во-первых, как боевой силы вообще, во-вторых, как оборонительного средства против вторжения и, наконец, как орудия блокады. Господство в Северном море осталось в наших руках и всякие опасения, что оно может быть ослаблено или вырвано у Англии, окончательно отпали. Торговые суда, отстаивавшиеся в различных портах, 2 июня поспешили выйти в море.

Однако, в тот момент ни английский, ни германский народ не могли правильно судить о бое двух величайших флотов ни с стратегической, ни с какой либо другой точки зрения. С одной стороны стояла империя, созданная и защищаемая морской силой, которая в течение целого столетия привыкла рассчитывать на свое превосходство на море. Она с нетерпением ждала решительного столкновения, которое бы ознаменовало собою поворотный этап войны и дало бы миру наглядное доказательство английского морского могущества. На другой стороне был народ, не имевший опыта морских войн и потому не могущий правильно судить о ценности неиспытанного оружия, к тому же обуреваемый одновременно и честолюбием и страхом. Сокрушительная победа Великобритании,—второй Трафальгар,—не удивили бы ни ту, ни другую сторону. Но то, что произошло в действительности, явилось неожиданностью для всех. Имеются определенные доказательства, что несмотря на высокий боевой дух германского флота, повреждения, полученные немецкими судами, и невозможность вести бой на близких дистанциях несколько повлияли на моральное состояние флота противника. Однако, настроение большинства, в особенности офицеров, было приподнятое. Все поздравляли друг друга со встречей с Гранд-Флитом и счастливым выходом из боя, который не закончился полным поражением. Следует помнить, что руководство общественным мнением в Германии и Англии значительно отличались друг от друга. Цензурные методы и пропаганда были разработаны в Германии заранее и настойчиво применялись там с механической точностью и последовательностью. В Англии же влияние на общественное мнение шло как бы позади событий. Инстинктивно чувствовалось, что в конце концов правда окажется наилучшим психологическим средством для воздействия на настроение общества. Разница во взглядах

в данном случае лучше всего иллюстрируется следующими словами адм. фон Хольцендорфа: „в жизни решают обстоятельства не так, как они есть на самом деле, а так, как они представляются людям. Превосходство Великобритании на море зависит от того, что скажет по этому поводу мир за пределами Германии в последние дни мировой войны". Ярким примером английского взгляда на цензуру и пропаганду служит первое правительственное сообщение об Ютландском бое, написанное первым лордом Адмиралтейства и переданное представителям печати 2 июня 1916 года. Текст сообщения гласил: „Днем в среду 31 мая произошел морской бой у берегов Ютландии. С нашей стороны кораблями, на которые пала вся тяжесть боя, были линейные крейсера, несколько броненосных и легких крейсеров, поддержанных четырьмя линейными кораблями. Среди этих судов потери очень тяжелы. Германский линейный флот, которому благоприятствовала дурная видимость, избежал продолжительного боя с нашими главными силами и вскоре после появления последних возвратился в свою базу, получив серьезные повреждения от наших линейных кораблей. Линейные крейсера *Queen Mary*, *Indefatigable*, *Invincible* и броненосные крейсера *Defence* и *Black Prince* погибли, *Warrior* потерял способность управляться и был взят на буксир, но затем должен был быть оставлен экипажем. Кроме того известно, что погибли миноносцы *Tipperary*, *Turbulent*, *Fortune*, *Sparrowhawk* и *Ardent*; о шести других еще не получены сведения. Ни один из британских линейных кораблей и ни один легкий крейсер не потоплены. Потери неприятеля серьезны. По крайней мере один линейный крейсер уничтожен и один получил тяжелые повреждения. По полученным донесениям один линейный корабль потоплен нашими миноносцами во время ночной атаки, два легких крейсера потеряли способность управляться и, повидимому, затонули. Число уничтоженных и выведенных из строя неприятельских миноносцев не может быть точно установлено, но должно быть велико".

Оглядываясь на события минувшей войны теперь, когда она осталась далеко позади и когда все подробности этих событий нам хорошо известны, можно спокойно судить о минусах правительственного сообщения. Сообщение отличалось правдивостью, точностью и сдержанностью, т. е. как раз отвечало тому, чем особенно гордится английский народ. Однако, оно в то же время вызвало смущение и даже негодование. Хотя в сообщении не говорилось ничего, о чем можно было потом пожалеть, тем не менее в нем отсутствовало то, что требовалось дать в эту минуту нации. Оно разбило надежды и, опуская оценку достигнутых результатов, не разъясняло общественному мнению ни положения

Англии на море после боя, ни вероятных возможностей морской войны в будущем.

Короче говоря, это было простое оповещение первых полученных сведений, за которым должно было последовать другое сообщение, составленное после получения более подробных донесений и после тщательной их оценки. Применение подобного метода в столь горячий момент свидетельствует о глубокой вере в выдержку и здравый смысл народа. Выдержка, как и всегда в минуты неудачи, проявилась сейчас же, но здравый смысл заговорил не сразу. Последнее обстоятельство до известной степени объяснялось трудностью выяснить подробности боя и точно установить потери обеих сторон. Уже через шесть часов после первого сообщения Адмиралтейство опубликовало новые данные и исправило ошибку относительно числа погибших английских миноносцев, а также заявило о потоплении не двух крупных немецких судов, а трех. Фактически это отвечало действительности, т. к. кроме *Лютцова* и *Померна*, л. кр. *Зейдлиц* на пути в базу тоже затонул, сев на мелком месте на грунт. Его откачали и отбуксировали лишь несколько дней спустя. Но немецкое морское министерство опередило нас как во времени, так и в предприимчивости. Германское правительственное сообщение, помеченное 1-ым июня и опубликованное 2 июня, стало достоянием нейтральной прессы на сутки раньше, чем были получены какие либо сведения из английских источников. Текст сообщения противника гласил: „Во время операции, произведенной в северном направлении, Флот Открытого моря встретил 31 мая главные силы английского флота, значительно превосходящие наш флот. Днем между Скагерраком и Horn Reefs разыгрались несколько удачных для нас жарких столкновений, которые продолжались и ночью. Насколько известно по настоящее время, мы уничтожили большой линейный корабль *Warspite*, линейные крейсере *Queen Mary* и *Indefatigable*, два броненосных крейсера, повидимому, типа *Achilles*, один небольшой крейсер и новые лидеры минных флотилий, — *Turbulent*, *Nestor* и *Acasta* и значительное число эскадренных миноносцев и одну подводную лодку. По наблюдениям, не вызывающих сомнений, установлено, что значительное количество линейных кораблей пострадали от нашего артиллерийского огня и от атак миноносцев во время дневных и ночных столкновений. Среди других неприятельских судов получил попадание торпедой л. к. *Marlborough*, что подтверждается показанием пленных. Несколько наших судов спасли часть людей с потопленных английских судов. С *Indefatigable*'я подняли только двух человек. С нашей стороны потери сводятся к гибели небольшого крейсера *Висбадена*, потопленного артиллерийским огнем неприятеля в течение дня,

и *Поммерна*, взорванного ночью торпедой. Судьба *Фрауенлоб* неизвестна, равно как и нескольких не возвратившихся еще миноносцев. Флот Открытого моря днем возвратился в свои порты".

Переоценка успехов и недомолвки, допущенные в германском сообщении, заслуживают того, чтобы на них остановиться. Англия не потеряла ни одного линейного корабля, ни одного легкого крейсера и ни один английский линейный корабль, кроме трех находившихся в составе отряда адм. Битти, не пострадал от артиллерийского огня немцев. Но, конечно, мы знаем, как трудно бывает в таких случаях получить точные сведения об истинных потерях противника, и не эта ошибка привлекает наше внимание. Существенное отличие германского сообщения от английского заключалось в умолчании о действительных размерах потерь Флота Открытого моря. Германское морское министерство сообщало лишь о потере *Поммерна* и *Висбадена*, добавляя при этом, что *Фрауенлоб* и несколько миноносцев „еще не возвратились", но ничего не упоминало об аварии линейного крейсера *Зейдлиц* и о гибели легких крейсеров *Эльбинг* и *Росток*, а также линейного крейсера *Лютцов*. Подобное умолчание не может быть объяснено отсутствием соответствующих сведений. Оно было сделано умышленно с целью «не дать противнику радоваться успехам, которых последний не наблюдал". Однако, в конце концов результат не оправдал ожиданий немцев. По началу вся британская пресса была единодушна в оценке опубликованных сведений и в своем разочаровании, и только отдельные более разумные голоса вносили некоторую ноту успокоения. «Times» выражал надежду, что истинные германские потери уравновесят гибель наших судов, «Morning Post» и «Daily Telegraph» указывали на отход германского флота и приходили к заключению, что английские линейные крейсера потому понесли столь тяжелые потери, что они, находясь впереди своих главных сил, втечение некоторого промежутка времени вынесли на себе тяжесть боя со всем Флотом Открытого моря. Эту же точку зрения высказывал и морской обозреватель «Westminster Gazette» в вечернем выпуске газеты, при чем высказанный им взгляд в воскресенье утром разделялся большинством читающей публики.

В понедельник 5-го июня в 9 ч. утра Адмиралтейство выпустило новое сообщение, составленное в следующих выражениях: „До тех пор, пока главнокомандующий не обсудит все сообщения отдельных начальников и не составит исчерпывающего донесения, всякие попытки дать подробное описание морского боя, начавшегося днем 31 мая и закончившегося ранним утром 1 июня, очевидно, будут преждевременны. Но результаты боя не оставляют сомнений".

„Гранд Флит вошел в соприкосновение с Флотом Открытого моря в 3 часа дня 31 мая. Передовые суда обоих флотов завязали жаркий бой, в котором приняли участие линейные крейсера, быстроходные линейные корабли и состоящие при них вспомогательные суда. Обе стороны понесли тяжелые потери. Когда главные силы английского флота вошли в соприкосновение с Флотом Открытого моря, то последний, пострадав серьезно, очень быстро отошел с целью укрыться в своих защищенных водах. Подобный маневр удался противнику благодаря мгле и плохой видимости. Хотя временами Гранд-Флит и мог очень не долго обстреливать противника, безпрерывный бой оказался невозможным. Преследование германского флота продолжалось до наступления полной темноты. Ночью наши миноносцы произвели удачную атаку“.

„Тем временем адм. Джеллико, оттеснив неприятеля к его портам, возвратился к месту бывших боевых столкновений в поисках своих пострадавших судов. К полдню следующего дня выяснилось, что дальнейшее пребывание флота в море бесцельно и главнокомандующий возвратился в базу, отстоящую от места событий на 400 миль. Флот пополнил запасы топлива и к вечеру 2 июня был снова готов выйти в море. Наши потери уже были опубликованы и последнее сообщение Адмиралтейства не требует никаких изменений или поправок. Установить потери противника не легко. Но во всяком случае отчет о бое, опубликованный Германией по всему свету, неверен. Выяснить истину пока еще нельзя. Однако, по тем данным, которыми располагает Адмиралтейство, оно не сомневается, что потери немцев не относительно, а абсолютно больше наших. Имеются веские основания предполагать, что потери противника сводятся к гибели двух линейных кораблей, двух линейных крейсеров-дредноутов последнего наиболее мощного типа, двух легких крейсеров (*Висбаден* и *Эльбинг*), одного легкого крейсера типа «Росток“ и легкого крейсера *Фрауенлоб*, не менее девяти миноносцев и одной подводной лодки“.

Вышеприведенное сообщение позволяло претендовать на победу. Во первых, „мы заставили противника укрыться в его портах.... и наши суда осматривали море в поисках поврежденных судов“ и, во вторых, мы утверждали, что потери противника не относительно, а абсолютно больше наших.

В дополнение к сообщению Адмиралтейства в газетах была напечатана статья В. Черчилля о результатах боя и полу-официальное авторитетное мнение „морского офицера, занимающего высокий пост“. Краткий анализ точек зрения, высказанных этими лицами, дает понятие, в каком направлении они влияли на общественное мнение. Черчилль, оче-

видно, не считался с официальной версией о потерях противника. Смысл его статьи сводился к тому, что потеря *Лютцова*, или *Дерфлингера*, вместе с потерей *Висбадена* и *Эльбинга* гораздо тяжелее для немцев, чем для нас гибель *Queen Mary*, *Invincible*'я и *Indefatigable*'я. Если бы он верил, что мы уничтожили „два линейных корабля и два линейных крейсера-дредноута" он не стал бы делать сравнений в этом направлении. Кроме того Черчилль не придавал значения тому факту, что мы „заставили противника укрыться в его портах". В его глазах играло роль не то обстоятельство, что—выражаясь сухопутным термином—„поле сражение осталось за нами", а то, что выставленные неприятелем силы не явились для Англии сюрпризом[1]). Подобное утверждение, хотя и косвенно, но совершенно определенно говорило, что мы можем с уверенностью взирать на будущее в случае нового столкновения флотов.

Мнение Черчилля заслуживало лучшего к себе отношения, чем то, которое имело место в то время. Он оставлял в стороне недоказанные данные, но в то же время утверждал, что даже самая пессимистическая оценка сообщения Адмиралтейства не должна давать повода для тревоги. Фактически Черчилль рискнул критиковать и в то же время обнадеживать в такой момент, когда и то и другое являлось делом нелегким. Несчастием для его попытки было то, что он не признал тяжелых потерь немцев, т. е. того, что рассматривалось нацией как наилучшее доказательство победы. Отчасти по этой причине, отчасти потому, что Черчилль в те дни не пользовался популярностью в обществе, а страна была раздражена неудачами, его статья вызвала бурю возражений. И ничего не было сделано для того, чтобы правильно понять значение данной им оценки боя, пожалуй, самой разумной и наиболее объективной из всех тогда появившихся.

Полу-официальная статья „морского офицера, занимающего высокий пост" тоже имела большое значение. Автор ее до сего времени остался неизвестен, но все им высказанное явилось умелой и тактичной попыткой разъяснить ложное впечатление, создавшееся у публики под влиянием газет. Из радио адм. Битти и от главнокомандующего Адмиралтейство знало, что потери наших линейных крейсеров произошли в бою не с сильнейшим противником, а с численно слабейшим. Не требовалось никаких авторитетных комментариев, чтобы доказывать, что подобное событие, по каким бы причинам оно ни произошло, не имеет примеров

---

[1]) Распространенные в то время слухи, что немцы вооружают свои суда артиллерией более тяжелой, чем наша, были предметом расследования, производившегося по распоряжению Военного Совета.

в морской истории Англии и что оно являтся серьезным уроком на будущее время. Адмиралтейство не могло, ради общественного интереса предать этот урок гласности раньше, чем оно само не сделает из него соответствующих выводов. Однако, было полезно обратить внимание критиков на факты.

Автор, скрывшийся под псевдонимом „морского офицера, занимающего высокий пост“, разъяснил это в следующих выражениях: „Бой имел четыре фазы: первая началась в 3 ч. 15 м., когда наши линейные крейсера вошли в соприкосновение с неприятельскими *линейными крейсерами* (курсив автора). Затем вскоре началась вторая фаза, которая ознаменовалась появлением с обеих сторон линейных кораблей. Третья фаза—бой линейных кораблей происходил с перерывами. . . .“

Это разъяснение, напечатанное 5 июня, появилось как нельзя более кстати, так как к этому времени всю прессу обуял восторженный тон и она единодушно трубила победу, заявляя—„теперь, когда мы знаем, что германский флот понес более тяжелые потери, чем британский. . .“. При этом успех победы приписывался несравненным действиям наших линейных крейсеров против „всего цвета германского Флота Открытого моря“.

Возражать против утверждений газет Адмиралтейство не могло. Во-первых, они были сделаны не на основании каких либо частных сомнительных сведений, а на основании правительственного сообщения, и если отличались неточностью в деталях, то в основном были верны. Неприятель действительно пострадал жестоко. А во-вторых, наши крейсера действительно дрались с традиционной доблестью и при этом при исключительно трудных обстоятельствах. Тем не менее однако у общественного мнения создавалась ошибочная картина событий, которая вела к ложной критике и могла служить неверной основой для понимания истинного значения уроков боя.

Было бы большим несчастьем дать разростись среди широкой публики легенде о неравной и героической борьбе адм. Битти, не внеся в нее некоторых коррективов. Пресса сейчас же получила эти коррективы ввиде соответствующих статей морских авторитетов, которые быстро поняли необходимость взять несколько более критический тон. Уже на следующий день (6 июня) отчасти под влиянием статьи упомянутого выше анонимного автора, отчасти благодаря предупреждению, сделанному в Адмиралтействе представителям прессы, в трех руководящих органах печати началось осторожное объяснение фаз боя в новом освещении. 7 июня поместил соответствующую статью журнал „Land and Water“, а 9 июня новая тенденция в описании и оценке событий

боя нашла свое отражение в газетах „Daily News“ и „Globe“. Одна из них обсуждала проблему обеспечения от опасности взрыва бомбовых погребов больших судов от артиллерийского огня, другая разбирала вопрос вооружения и бронирования современных боевых кораблей. Основанием статей служила, конечно, гибель наших линейных крейсеров и одна из газет замечала: „во всяком случае можно считать установленным, что наши крейсера были уничтожены не благодаря силе артиллерийского огня противника, а вследствии дефектов их проектирования“.

В течение июня газеты не напечатали ничего такого, что могло бы повлиять на изменение общественного мнения о бое. Можно сказать, что потребовалась лишь одна неделя, с 2 по 10 июня, для того, чтобы взволнованное море национальных чувств снова вошло в свои берега. Трудно сказать, насколько широкие массы уловили значение событий. Однако, тот факт, что народ стал больше интересоваться научной стороной этих событий и меньше отдаваться чувству— служил безошибочным показателем, что нация здорова. Она поняла, что поднятые спорные вопросы стоят вне ее горизонта, и в то же время почувствовала, что ее первая инстинктивная тревога исчезла.

Гранд-Флит, как и прежде, стоял в полной готовности выполнить свои задачи. Диспозиция флота не переменилась, жизнь на нем текла прежним порядком.

Что же касается технических улучшений судов, то не могло быть сомнений, что все необходимое будет сделано. Адмиралтейство не высказывало никаких опасений за будущее на море, а частные письма офицеров и команды с флота, опубликованные во многих газетах, ясно говорили только об одном,—об искреннем желании возможно скорее снова встретиться с врагом при таких условиях, когда дневной свет даст возможность довести бой до решительного конца. Короче говоря, общее положение осталось по старому.

Разумная точка зрения, на которую встал английский народ, нашла поразительную поддержку в общественном мнении нейтральных государств Европы. Эта поддержка тем более удивительна, что первое известие о бое Европа получила из Берлина, которое по сравнению с нашим, опоздавшим на 24 часа, создало на день, на два впечатление о полном поражении английского флота. В датских газетах вечером 2 июня указывалось, что „со времени опубликования германского сообщения прошло десять часов, а из Англии нет никаких известий. . . . . английское молчание рассматривается как подтверждение“. Голландская пресса на следующее утро тоже писала „молчание не есть благоприятный признак“. Только в Риме германский отчет о бое по-

явился 3 июня. Как в Голландии, так и в Швейцарии запоздание с сообщением английского Адмиралтейства было принято за подтверждение германской победы. 4 июня газета „Basler Nachrichten“ высказывала предположение, что если число наших поврежденных судов пропорционально числу потопленных, Германия через два, три месяца прорвет блокаду и закончит войну“. В Цюрихе писалось в том же духе. 3 июня одна из местных газет заявила—„английские потери дают Германии право говорить о победе“. Еще более определенно высказывался 5 июня голландский „Standart“, заявивший, что „положение на море в корне переменилось“.

Казалось ставка противника на быстроту пропаганды оправдалась. Однако, его карта была бита. 8 июня, т. е. после пятидневного молчания, германское правительство опубликовало заявление, которое хотя и началось с опровержения всех британских сообщений о бое, как официальных, так и полуофициальных, но заканчивалось признанием гибели *Лютцова* и *Ростока*. При этом указывалось, что вначале по соображениям военного характера было признано необходимым скрыть эти факты, но ввиду преувеличения Англией германских потерь „императорское правительство более не считает нужным скрывать истины“. Это запоздалое признание сразу вызвало всеобщее враждебное настроение. В прессе Дании, Голландии, Норвегии, Швеции и Испании появились весьма резкие статьи по поводу лживости германского сообщения. В Голландии газеты писали, что германское сообщение похоже на „мольбу ко всему свету признать победу за Германией“. „Svenska Dagbladet“, орган шведских германофилов, горько сетовал, что „германские власти пытаются пускать пыль в глаза читателей“, а „Stokholmstidning“, обычно настроенный враждебно к союзникам, называл последние немецкие объяснения „обидным сюрпризом для тех, кто безоговорочно признал поражение британского линейного флота“. Датская газета „Tidens Tegn“ в номере от 10 июня сравнивала „прекрасную искренность“ английского Адмиралтейства со „странным светом“, брошенным на германское сообщение признанием ранее отрицавшихся потерь. Статья заканчивалась словами „даже, если победа и была неполная, все-таки она осталась за адм. Джеллико. В Испании газета „El Mundo“ писала: „никто не имеет право обвинять немцев за, то что они ищут спасения, но нельзя их не обвинять за постоянное хвастовство“. Газета „El Liberal“, высказываясь по поводу результатов боя, говорила так: „то, что могло закончиться страшной катастрофой и что было избегнуто лишь благодаря удачному бегству, германские правители переделали в повод для национального торжества“.

К 16 июня норвежская пресса пришла к выводу, что „положение Англии в роли сильнейшей морской державы не пошатнулось, как это предполагалось первоначально“. В Голландии высказывалось мнение, что „плоды победы пожала Англия и, несмотря на тяжелые потери, она по прежнему владычествует на морях“. Гаагская газета „Nederlander“ провозглашала принцип, что „победа остается за тем флотом, который раньше противника может быть готов для новых боевых столкновений“ и утверждала, что германский флот отнюдь не находится в этом положении. Одновременно газета приводила мнение голландских морских авторитетов, „выражавших свое удивление той быстроте, с которой адм. Джеллико снова привел свой флот в боевую готовность“.

Итак, общественное мнение нейтральных государств точно так же, как и общественное мнение Англии, уже через несколько дней вернулось к своему прежнему образу мыслей, быстро поняв, что в войне в конечном результате факты подавляют воображение.

Однако, было бы ошибкою предполагать, что германские государственные деятели не были способны понять этой истины. То, что годилось для поддержания иллюзий народа и бодрости духа молодого флота, не годилось для реальной военной политики.

Здесь факты брали вверх. В своих воспоминаниях адм. Шеер следующим образом суммирует главные уроки Ютландского боя: „бой показал, что организация нашей морской силы в виде Флота Открытого моря является правильной. Наличие Флота Открытого Моря, угрожающего Англии, подымает германский национальный дух по всему свету. Но если мы не хотим в результате нынешних условий истечь кровью, то подводные лодки, как одно из средств войны, должны быть использованы до конца, чтобы ударить по самому чувствительному нерву Англии“ [1]).

Эти слова не являлись случайно высказанным мнением, а были одним из принципов всей военной политики.

4 июля адм. Шеер отправил императору Вильгельму донесение, в котором высказывал свое „окончательное впечатление о бое“. Оперативный смысл этого документа явствует из его последних строк: „Рядом последовательных удачных операций“, писал Шеер, „неприятелю могут быть нанесены тяжелые потери, но нет никакого сомнения, что даже самый удачный результат эскадренного боя не заставит Англию пойти на мир. Минусы нашего географического положения и громадное превосходство в силах противника не позволят нам побороть блокады“. . .

---

[1]) Шеер *«Флот Открытого моря»*, стр. 177, англ. изд.

„Скорый и победоносный конец войны может принести только сокрушение экономической жизни Англии при посредстве подводных лодок, действующих против английской торговли“ [1]). Эту мысль германский адмирал впоследствии высказал еще один раз, формулируя ее более точно: „Экономическая жизнь Англии“, говорил он, „зависит от ее морской торговли, единственное средство ее захватить—это или уничтожить английский флот, или как то его локализировать (get past it). Уничтожить флот Англии вследствие нашей относительной слабости было невозможно. . . Но наши *U* могли его миновать“.

В этих словах достаточно определенно высказывалась правда об Ютландском бое. Впоследствии некоторые германские офицеры говорили еще откровеннее. Так, например, Хаазе в своей книге „Die zwei weisser Fölker“ („Два белых народа“), адм. фон-Капелле (морской министр, сменивший Тирпитца) и морской обозреватель газеты „Berliner Tageblatt“, кап. 1 р. Персиус, не говоря уже о других, высказывавших в частных беседах те же самые мысли, писали: „Ютланский бой нарушил все расчеты намеченной операции германского флота. . . Джеллико ни на одно мгновение не потерял господства на море. Бой связал нас по рукам и по ногам большим числом искалеченных судов, требовавших срочного ремонта. . . Потери понесенные нашим флотом были громадны. . . 1 июня 1916 года всем мало мальски разбирающимся в событиях было совершенно ясно, что бой и не мог быть другим и это неоднократно открыто признавалось морскими авторитетами“. Останавливаясь на вышеприведенных выдержках из немецкой морской литературы, мы должны оговориться, что все это высказывалось позднее, когда тяжесть нашей блокады неизбежно заставляла вступить на тот путь крайних мер, к которому еще раньше склонялся Шеер. Но не подлежит никакому сомнению, что перемена во взглядах наступила именно в тот момент, когда адм. Шеер впервые суммировал результаты встречи Флота Открытого моря с Гранд Флитом. Перемена во взглядах Германии и была последствием Ютландского боя. Поэтому, хотя бой закончился совершенно не так, как ожидалось, он оказался поворотным пунктом войны на море. Ни та, ни другая сторона более не ждали решения от столкновения обоих флотов; противники стояли перед лицом новой борьбы, которая должна была закончиться фатально для одного из них.

Первоначальные операции финальной фазы этой борьбы уже начались, но их значение еще не сознавалось. Наше главное оружие—блокада медленно, но верно все усилива-

---

[1]) Шеер, стр. 169, англ. изд.

лась. Противник отвечал подводной войной. Эта война уже нанесла Англии не малые потери, но еще не приняла опасных размеров. Однако, в случае доведения подводных усилий противника до крайних пределов, нам угрожали такие громадные потери в тоннаже, которые уморили бы Англию и ее вооруженные силы раньше, чем враг пал бы под нашим натиском.

Описание безпощадной подводной войны немцев, ее быстрых и тревожных успехов, жестокой борьбы с неприятельскими лодками, непрекращавшихся отдельных жарких столкновений обоих громадных флотов, число судов которых исчислялось сотнями, а потери миллионами тонн; описание выдержки, выносливости и напряжения личного состава, подвергавшихся непрерывному испытанию не часами или днями, а в течение многих и многих месяцев—все это составляет историю одной грандиозной операции, одного величайшего в истории морского сражения.

Мнение специалистов.

Адмиралтейство и главнокомандующий были одинаково озабочены получением всестороннего заключения авторитетных специалистов относительно боя. Как только флот возвратился, адм. Джеллико назначил комиссии по артиллерийской, минной и сигнальной специальностям для подробного выяснения вопроса о том, в какой мере выдержала испытание материальная часть судов. Все отчеты, полученные с Гранд-Флита, были переданы для изучения в соответствующие департаменты и отделы Адмиралтейства, при чем как эти департаменты и отделы, так и комиссии, образованные на эскадрах, должны были разбирать лишь технические вопросы. Вопросы же, связанные со стратегией, тактикой и с высшим руководством боем, подлежали исключительно компетенции адмиралов Джеллико, Битти, первого морского лорда адм. Джаксона и начальника кораблестроительного управления Д. Эйнкерта.

Вполне понятно, что в первую очередь центр внимания сосредоточился на вопросе гибели наших линейных крейсеров. Действительно, морская история Англии не знала примеров, чтобы отряд судов, подобный отряду Битти, пострадал бы столь жестко от численно слабейшего неприятеля. Адм. Джеллико считал гибель крейсеров весьма тревожным обстоятельством боя, а адм. Битти просил о немедленном отправлении в Розайт научной комиссии для расследования причин катастрофы. Если адм. Битти и составил к тому времени какое либо определенное мнение о потере крейсеров, то во всяком случае он его не высказывал, а лишь ограничился тем, что поднял вопрос, не давая при этом

никаких собственных комментариев. Главнокомандующий же приписывал несчастье „неважному бронированию линейных крейсеров“. Взгляд адм. Джеллико разделялся одним из крупнейших авторитетов по артиллерийскому делу—кап. 1 р. Дрейером, представившим краткую докладную записку, содержащую технический разбор донесения Битти.

Артиллерийские комиссии, образованные приказом Джеллико на эскадрах Гранд-Флита, с грустью констатировали ту необычайную быстроту, с которой германские артиллеристы достигали накрытий английских судов, и составили подробное наставление с целью реформировать и улучшить постановку у нас дальномерного дела, а также подвергли критике нашу систему залповой стрельбы. Постановления комиссий касались главным образом деталей; общее же впечатление на флоте сводилось к тому, что катастрофы, подобные катастрофам с *Queen Mary*, *Invincible* и *Indefatigable*, не повторятся в будущем, если только зарядные погреба и перегрузочные отделения будут обезопасены от взрывов, происходящих благодаря пламени, проникающего вниз по шахтам подачи.

Кроме того эксперты сходились в мнении, что артиллерийские трубки должны быть заново спроектированы по другому принципу. Трубки, употреблявшиеся в Ютландском бою, оказались слишком чувствительными и снаряды часто рвались даже об воду. Требовались трубки, которые бы подобно германским взрывали снаряд лишь через некоторый момент после проникновения снаряда через броню. В этом вопросе не было никаких разногласий между артиллеристами с флота и артиллеристами центральных управлений. Опыты с новыми трубками начались немедленно.

Адмиралтейство безотлагательно приступило к выполнению всех указаний с флота, касавшихся деталей улучшения материальной части, но в то же время оно не столь быстро составило свое мнение относительно главной проблемы, поставленной боем. Только после подробного изучения начальником кораблестроительного управления Д'Эйнкертом всех поступивших отчетов и донесений эта проблема была подвергнута обсуждению. Д'Эйнкерт прежде всего обратил внимание на чрезвычайную важность мнения, высказанного адм. Джеллико. Если взгляд главнокомандующего будет принят, надлежит изменить руководящий принцип, положенный в основу британского военного судостроения, и пересмотреть проекты новых линейных кораблей *Renown*'а и *Repulse*'а.

Этот принцип гласил, что наилучшая защита есть максимальная мощь средств нападения и что будет невозможно его сохранить, отдавая в то же время большую часть водоизмещения корабля в пользу бронирования. Д'Эйнкерт под-

робнейшим образом изучил все донесения командиров судов, наблюдавших гибель линейных крейсеров, и пришел к заключению, что причиной катастрофы был способ, применявшийся для подачи снарядов к орудиям, и что для избежания подобных катастроф в будущем необходимо изменить правила артиллерийской службы. По его мнению не было никаких данных для отступления от принятых принципов. После весьма продолжительной дискуссии, исключительно технического характера, высшие руководители Адмиралтейства согласились с мнением главы кораблестроительного управления. Главнокомандующему было послано извещение, в котором Адмиралтейство сообщало, что оно спешно предпринимает действительные меры к уменьшению риска взрыва бронированных судов, при чем извещение заканчивалось следующими словами: „Подвергнув тщательному и осторожному обсуждению все донесения, отчеты и полученные сведения, лорды Адмиралтейства вынуждены придти к заключению, что на некоторых судах, участвовавших в бою 31 мая, предосторожности, необходимые при обращении с кордитными зарядами, не были до известной степени соблюдены, вследствие весьма естественного и понятного желания увеличить скорость стрельбы. Лорды считают, что изданные в настоящее время точные инструкции и принятые меры как предупредительного характера, так и в отношении защиты судов, послужат к большей безопасности кораблей и уменьшат риск взрыва“.

Таков был вердикт руководителей Адмиралтейства относительно гибели линейных крейсеров. „Действительные меры“ против опасности взрывов сводились к длинному ряду различных технических улучшений и изменений, составивших в целом то, что впоследствии называли „послеютландским проектом“. Таким образом, мнение Адмиралтейства сводилось к тому, что дефекты, послужившие причиной катастрофы, могут быть устранены в будущем и что их нельзя отнести к недостаткам проектирования или постройки линейных крейсеров.

В настоящее время, когда все относящиеся к делу подробности досконально известны, совершенно очевидно, что предпринятые меры действительно гарантировали невозможность повторения катастрофы и что Адмиралтейство было право, не считая нужным подвергать пересмотру основные принципы британского военного судостроения. Данные о бое, опубликованные германским морским министерством, свидетельствуют о высокой постановке дела стрельбы на английском флоте. Теперь определенно установлено, что в течение кратковременного столкновения наших главных сил и Флота Открытого моря в германские линейные крейсера попало 50 снарядов, а в головные линейные корабли — не менее

26 снарядов [1]). Эти результаты не явились следствием длительной артиллерийской дуэли, а были достигнуты во время коротких вспышек артиллерийского огня в те редкие моменты, когда цель показывалась из мглы, покрывавшей Северное море.

Артиллеристы адм. Хиппера, находившиеся в гораздо более выгодных условиях освещения, вряд ли могут похвастать подобными успехами.

Влияние результатов боя на тактику Гранд-Флита.

11 сентября адм. Джеллико издал ряд новых тактических приказов и боевых наставлений, а 17 октября объявил для сведения и руководства записку, озаглавленную „О защите линейного флота против торпедных атак". Эта записка является, пожалуй, наиболее важным документом, иллюстрирующим ближайшие последствия Ютландского боя, отразившиеся на тактике флота. Впоследствии по Гранд-Флиту были объявлены и другие инструкции подобного рода, заменившие собою выпущенные ранее, но ни одна из них не давала столь отчетливого представления о бое и его последствиях, как вышеупомянутая записка.

Первоначальные боевые наставления главнокомандующего заключали в себе два тактических правила, из которых проистекал его план боя на параллельных курсах при условиях боевого развертывания в одну кильватерную колонну. Первое из этих правил заключалось в полной централизации управления флотом в руках главнокомандующего, при чем все эскадры дредноутов должны были держаться соединенно и командующие отдельными эскадрами не имели права без особого приказания производить каких либо самостоятельных маневров.

Второе правило, занимавшее не менее важное место в плане боя, заключалось в том, что до поражения противника артиллерийским огнем миноносцы не предпринимают наступательных операций, ограничивая свою деятельность защитой крупных судов. Тот факт, что в новых боевых наставлениях, опубликованных 11 сентября, эти два правила остались без изменения, заслуживает особого внимания, так как показывает, что бой не внес никаких радикальных перемен в наши тактические методы. Новые наставления появились вследствие необходимости приноровиться к тактике

[1]) См. германскую официальную историю (*Der Krieg zur Zee 1914-18. Nordsee*, стр. 477). Германские линейные крейсера получили всего 70 попаданий. Из них 50 попаданий последовали во время боя с линейными кораблями. Из остающихся 20-ти не менее половины попали с 5-ой эскадры адм. Томаса. Уцелевшие английские линейные крейсера получили 28 попадний крупной артиллерии.

противника, но они отнюдь не преследовали цели изменения нашей тактики. Неприятель удачно применил свои методы „уклонения" („evasive tactic") и главнокомандующий в новых наставлениях подробно излагал ответ лишь на один вопрос: как можем мы выполнить намеченный план, т. е. поставить противника в такое положение, при котором английский флот целиком использует свое подавляющее превосходство в артиллерии, раз противник решительным использованием торпедного вооружения и минных флотилий намерен во что бы то ни стало помешать выполнению нашего плана.

Подробный анализ положения показывал, что размер опасности от общей торпедной атаки с неприятельского флота для нашей боевой линии и наиболее угрожаемые места в этой линии будут разными. При этом можно считать за правило, что головная эскадра окажется в более благоприятном положении, чем центр и арьергард, и ей всегда будет легче сблизиться с противником. Подчеркивая это обстоятельство, адм. Джеллико в новых боевых наставлениях указывал, что оно может вызвать необходимость самостоятельных действий командующего авангардом.

Высказанная мысль являлась первым отступлением от того принципа, по которому линия баталии рассматривалась как монолитная боевая единица, управляемая лично главнокомандующим и маневрирующая непосредственно по его указаниям.

В дальнейшем в своих наставлениях адм. Джеллико разбирал вопрос относительно применявшегося немцами маневра „уклонеиня", соединенного с одновременной торпедной атакой миноносцев. События 31 мая не изменили его взглядов в этом направлении. Если неприятель вновь применит подобную же тактику, немедленное его преследование окажется невозможным. Однако, абсолютная невозможность энергичного преследования связана лишь с единым маневрированием всей линии баталии. Если же согласиться с тем, что при некоторых обстоятельствах допустимо нарушение непрерывности боевой линии, наш авангард будет подвергаться меньшей опасности, чем центр и арьергард, и может оказаться весьма полезным, если авангард последует вплотную за уклоняющимся противником и будет держать под огнем его головные суда. Поэтому главнокомандующим предусматривались соответствующие меры на случай, если потребуются самостоятельные действия одного или нескольких командующих эскадрами. Последнее составляло самую главную часть новых боевых наставлений.

Тщательный разбор и изучение всей обстановки боя, очевидно, убедили адм. Джеллико, что держать соединенно

основные части боевой линии можно лишь пожертвовав другими ценными тактическими преимуществами.

Таким образом, Ютландский бой не внес никаких радикальных изменений ни в судостроение, ни в тактику, ни в организацию флота. Результаты боя заставили каждого ответственного начальника пересмотреть принятые методы в порученной ему области, но результаты боя не показали, что мы ошибались в основных вопросах всех нашей системы руководства флотом в целом.

Правда, в промежутках времени между июнем 1916 года и октябрем 1918 года на флоте произошли крупные перемены и такие выражения как „после-Ютландский тип судов", „после-Ютландская тактика" и „после-Ютландские методы стрельбы" могут привести к заключению, что бой произвел своего рода революцию в морской науке. Но моряки вовсе не настолько проникнуты духом изобретательности, чтобы радикально менять установившиеся взгляды под влиянием сомнительных и неясных результатов кратковременного и нерешительного боя, разыгравшегося во мгле Северного моря в час захода солнца. Ютландский бой был поворотным пунктом, но не переворотом. Он повлек за собой некоторые изменения в материальной части, тактике и организации флота, не затронувшие основных принципов. Эти изменения составили лишь первую серию всех перемен,имевших место впоследствии, и только взятые целиком они могут быть до известной степени названы революцией военно-морского дела. Ютландский бой отнюдь не является причиной всех произошедших перемен и реформ. Последняя фаза подводной кампании дала большой толчек для введения много нового, сильно повлиявшего на тактику, материальную часть и на разработку проектов судов. Между флотом до-Ютландского и флотом после-Ютландского периодов — громаднейшая разница, но Ютландский бой ответствен за самую незначительную часть происшедших перемен.

ГЛАВА II.

Отечественные воды.

С июня по октябрь 1916 года.

(Карты 1 и 2).

В 1915 году Россия под страшным натиском германо-австрийских армий зашаталась, но не рухнула. Однако, вопрос оказания ей такой помощи, которая бы к 1916 году восстановила ее военную мощь, вызывал большое безпокой-

ство западных держав. Для Великобритании же возникшая проблема была связана с исключительными трудностями. Сейчас же после своих поражений минувшего года Россия обратилась к Англии с просьбой о предоставлении ей кредитов для изготовления громадного количества боевых припасов и военного снаряжения. Просьба сопровождалась указанием, что кредиты должны быть отпущены в спешном порядке и совершенно необходимы для того, чтобы русская армия смогла принять участие в предстоящей летней кампании. Английский кабинет был лишен возможности согласиться на все требования, не нарушая интересов финансовых соглашений, заключенных ранее с другими союзными правительствами, но в то же время не могло быть и речи об отказе или сокращении кредитов для России раньше, чем не будет достигнуто полного взаимного понимания в данном вопросе с ее правительством. Чувствовалась необходимость предпринять какие то серьезные шаги, чтобы преодолеть затруднение, избежав нежелательных трений, и не вызвать у России чувства обиды или досады. Поэтому, не говоря уже о необходимости соблюдения любезности по отношению к лояльному союзнику в тяжелый для него момент, было решено послать в Россию лицо, занимающее в Британской империи один из наиболее высоких постов. Выбранное лицо должно было подробно ознакомиться с финансовой и военной политикой России и объяснить, что Англия предоставляет кредиты всем союзникам, но при этом она руководствуется теми соображениями, которые больше всего имеют шансов принести пользу общему делу победы. Для подобной миссии лорд Китченер представлялся наиболее подходящим кандидатом из состава кабинета. Его престиж в иностранных государствах был не меньше, чем в Англии, и он мог с полным авторитетом говорить по всем вопросам, так или иначе связанным с военными действиями союзников. Еще до принятия окончательного решения в числе других кандидатов имя лорда Китченера было сообщено русскому императору и последний тотчас выразил свое согласие, отправив непосредственно Китченеру исключительно любезную телеграмму. Было совершенно очевидно, что нельзя сделать лучшего выбора и 26 мая лорд Китченер заявил, что он готов для поездки в Россию в качестве главы военной и финансовой миссии.

Адмиралтейство немедленно послало в Скапа-Флоу предписание главнокомандующему сделать необходимые распоряжения для отправления в Архангельск военного министра и сопровождающих его лиц. 5 июня около полдня лорд Китченер прибыл на *Iron Duke* и после завтрака у адмирала Джеллико днем перешел на крейсер *Hampshire* (кап. 1 р.

Сейвилль) [1]. К назначенному времени ухода погода испортилась, от норд-оста задул шторм. Главнокомандующему предстояло решить вопрос, каким из трех возможных путей надлежит следовать *Hampshire*'у. Первый из этих путей, которым, согласно походным инструкциям, полученным кап. 1 р. Сейвилль 4 июня, надлежало следовать, проходил вдоль восточного берега Оркнейских островов до параллели 62°. Но Джеллико пришел к заключению, что этим путем пользоваться не следует. Неделю тому назад в указанном районе были дважды обнаружены подводные лодки и кроме того, если *Hampshire* пойдет, оставляя Оркнейские острова к востоку, то подвергнется полной силе шторма, и следовательно, конвоирующие миноносцы не будут в состоянии держаться при крейсере и он лишится охраны от подводных лодок, могущих еще оставаться по близости от замеченного места. Посылать *Hampshire* вторым из намеченных путей, т. е. через Pentland Firth до мыса Wrath, а затем прямо на N, главнокомандующий тоже считал нежелательным. Утром поступило донесение о появлении неприятельской лодки у Wrath и тральщики вследствие шторма не успели к моменту отбытия лорда Китченера закончить тральные работы. Третий путь проходил вплотную к западному берегу Оркнейских островов и им обыкновенно пользовались все транспортные и угольные суда, приходившие в Скапа. После долгих размышлений адм. Джеллико пришел к заключению, что этим путем и надлежит следовать *Hampshire*'у. При создавшихся условиях погоды, идя по западную сторону Оркнейских островов, конвоирующие миноносцы меньше бы страдали от шторма и могли бы держаться около крейсера. Но были и другие обстоятельства в пользу сделанного выбора. Со времен крейсерства *Меве* в конце прошлого года неприятельские подводные заградители ни разу не замечались так далеко к северу, у базы нашего флота. Что же касается надводных заградителей, то считалось невероятным, чтобы они могли оперировать не замеченными в течение летних коротких ночей.

В 4 ч. 45 м. дня 5 июня, крейсер *Hampshire* снялся с якоря, а час спустя миноносцы *Unity* и *Victor* встретили его у Torness. Согласно инструкциям командир крейсера должен был держаться как можно ближе к берегу и следовать 19-ти узловым ходом. Ветер вскоре зашел к N—у, а затем к W—у и развел такую волну, против которой миноносцы держаться не могли; командир крейсера приказал миноносцам возвра-

---

[1] В состав миссии входили: майор Эллершау, подполковник Фитцджеральд, чины министерства иностранных дел О'Берн и Дональдсон и Л. Робертсон из министерства снабжений, а также ординарец министра подпоручик Р. Макферсон.

щаться обратно и уменьшил ход. *Hampshire* сильно зарывался носом и брал воду. Около 7 ч. 40 м. произошел взрыв, которым, повидимому, вырвало целиком среднюю часть крейсера и он через несколько минут затонул почти со всем экипажем. Из числа немногих спасшихся матросов, некоторые утверждали, что они видели группу лиц одетых в сухопутную форму, находившихся в момент после взрыва в помещении гардемаринской кают-кампании, другие, что они слышали голоса „дорогу лорду Китчнеру", а третьи, что последней заботой погибшего командира были распоряжения, касавшиеся посадки Китченера на гичку. Вот все, что стало известным о подробностях ужасного несчастия.

Как только весть о нем достигла главнокомандующего, немедленно были высланы четыре миноносца, а вслед за ними еще пять, но увы, никого спасти не удалось. К моменту прибытия миноносцев к месту катастрофы, на поверхности плавало только несколько обломков. Четырнадцать человек добрались до берега на спасательном плоту, из них двое умерло раньше, чем пробравшиеся на скалы прибрежные жители смогли их снять.

Hampshire погиб в полутора милях от берега между Brough of Birsay Marwick Head, где прибрежные скалы, подымаясь прямо из брызг и пены прибоя, создают мрачную и дикую картину. На возвышенности, спускающейся к морю, против места гибели крейсера стоит высокий холм. Этот холм, по местным преданиям, остался от памятника, воздвигнутого вождем какого-то доисторического народа в честь солнца и луны. Лорд Китченер тоже был легендарным героем и вождем своего народа, вождем по призыву которого создалась из небытия новая армия. Народ перенес его гибель с тем же мужеством и выдержкой, как переносил он другие тяжелые потери [1]).

Как читатель уже знает, первою заботой адм. Джеллико, после Ютландского боя было поскорее пустить в ход по старому тот механизм, на котором держалось наше господство в Се-

---

[1]) *Hampshire* попал на минное поле, поставленное в ночь с 28 на 29 мая командиром германской подводной лодки *U-75* кап. лейт. Курт Бейтценом. *U-75* принадлежала к отряду лодок, выделенных для наблюдения за английскими базами во время выхода немецкого флота перед Ютландским боем. Из V тома германской официальной истории войны на море (стр. 201—2) видно, что Бейцен поставил мины с целью помешать сосредоточению Гранд-Флита, если последний выйдет для встречи Флота Открытого моря: «Затем туман рассеялся», читаем мы в германской истории, «и около 1 ч. 10 м. ночи открылся плавучий маяк Noup Head. Было выяснено, что военные суда обычно проходят в двух милях от берега, прокладывая курс к югу от маяка, и *U-75* должна была этот проход заминировать. Между 6 ч. и 8 ч. 35 м. утра лодка поставила группами 22 мины. Мины ставились на 7 метров ниже уровня высокой воды. Не замеченная дозорными судами, *U-75* благополучно вернулась в Германию».

верном море. Через два дня после того, как выработанные им новые меры организационного характера были одобрены, дозорная служба крейсеров возобновились [1]). В течение месяца наши легкие силы четыре раза выходили в море, но каждый раз возвращались ничего не обнаружив. Фальшивые тревоги относительно прорвавшихся неприятельских вспомогательных крейсеров неоднократно заставляли главнокомандующего высылать свои крейсера, а также менять диспозицию 10 крейсерской эскадры; однако, к концу месяца создалось впечатление, что флот в Скапа-Флоу снова обречен на томительное ожидание.

На юге Северного моря неприятель проявлял большую активность. В начале июня Адмиралтейство получило сведения относительно высылки 2-ой германской минной флотилии в Зеебрюгге и пришло к совершенно правильному заключению, что сделано это с целью угрозы, а если удастся, то и с целью нападения на наши сообщения с Голландией и на коммерческие суда, стоящие в Downs. Казалось, что противник решил приступить к операциям не откладывая, т. к. уже рано утром 8 июня двенадцать неприятельских миноносцев появились у Дюнкерка. Они были обстреляны монитором *Lord Clive* и дозорными миноносцами и, быстро повернув обратно, ушли раньше, чем успел придти Гарвичский отряд. В течение целого месяца немцы не повторяли своего выхода, но происшедшее служило достаточным предостережением. Коммодор Тирвит получил приказание выделить подкрепление для Дуврского дозора в составе двух легких крейсеров и восьми миноносцев. Морские силы Фландрской бухты, которой впоследствии суждено было стать ареной столь крупных событий, были распределены теперь по трем портам; в Гарвиче находились 5 эскадра легких крейсеров (5 судов), 9-ая минная флотилия (*Undaunted, Lightfoot* и 21 миноносец типа „L“) и 10-ая минная флотилия (*Aurora, Nimrod* и 15 миноносцев типа „M“). Базировавшаяся на Гарвич 1-ая минная флотилия (8 миноносцев) постоянно находилась при 3 эскадре линейных кораблей. В Дувре стоял легкий крейсер *Attentive*, лидер *Swift*, 24 миноносца, 8 дозорных судов и 14 мониторов. А в Дюнкерке от 4 до 6 миноносцев, выделяемых поочередно из своего состава отрядами, стоявшими з Гарвиче и Дувре. Номинально морские силы, назначенные для защиты Фландрской бухты и рейда Downs, насчитывали 8 легких крейсеров, 3 лидера, 68 миноносцев, 8 дозорных судов и 14 мониторов, но фактически число их редко превышало

---

[1]) 1-ая крейсерская эскадра произвела поиск из Розайта 14 июня. 3-ья эскадра легких крейсеров произвела несколько поисков из Скапа 21 июня и из Розайта 29 июня, 4-ая эскадра легких крейсеров—из Розайта 25 июня.

4 крейсера и 30 миноносцев. Миноносцы постоянно требовали ремонта и кроме того их часто отзывали для усиления дозорных отрядов Канала, как только там появлялись неприятельские подводные лодки. Таким образом, Тирвиту, и без того перегруженному работой, предстояла еще новая забота.

Всем и каждому отлично известно, что германская подводная кампания явилась ответом на английскую блокаду, но далеко не все сознают, что между применявшимися боевыми методами—потоплением торговых судов без предупреждения и лишением противника продовольствия и других запасов—громадная разница. Одно из них было актом террора, другое являлось обычным лояльным способом давления на врага. Различие двух методов борьбы сказывалось на каждом шагу. В июне 1916 года великобританское правительство находилось накануне заключения торгового соглашения, которое сулило надежду, что значительная доля грузов, идущих из Голландии в Германию, не пойдет больше к противнику, а направится в Англию. Однако, соглашение могло быть сведено к нулю нападением немцев из Зеебрюгге на торговые пути из Голландии в Англию, в виду чего Адмиралтейство решило установить на этих путях постоянный дозор. К концу месяца намеченная мера вошла в силу; два легких крейсера с десятью миноносцами держались на охране пути Sunk—банка Schauwen—Maas. Присутствие здесь дозорного отряда несомненно оградило голландское судоходство от тяжелых потерь, но зато оживилась деятельность неприятельских подводных заградителей. В составе германской фландрской флотилии находилось теперь пятнадцать подводных лодок, занятых постановкой минных заграждений и операциями против торговых судов в Канале и во Фландрской бухте. Требования политической обстановки заставили Германию перенести центр тяжести действий своих *U* в Средиземное море, но результат натянутых отношений между Берлином и Вашингтоном не отразился на подводных заградительных операциях. В течение июня особое внимание неприятельских подводных заградителей привлекали подходы к Ловестофту. Местные тральные отряды уничтожили свыше 50 мин, но тем не менее здесь погибли за это время восемь коммерческих пароходов и один вооруженный трауллер.

Таково было в общих чертах положение дел к концу июня, когда главнокомандующий прибыл в Лондон для обсуждения в Адмиралтействе результатов Ютландского боя. Присутствовавшие на заседании лица, повидимому, пришли к единогласному заключению, что развертывание флота вполне выдержало испытание и в полной мере оправдало ожидания. Катастрофа с линейными крейсерами приписывалась недостаткам материальной части и причинам техни-

ческого характера. Смысл решения совещания сводился к одобрению боевой деятельности главнокомандующего и всех установленных им порядков на Гранд-Флите.

Каждый раз, в тех случаях, когда флот выходил в море, имея шансы встретиться с противником, т. е. в начале 1916 года, в феврале после потопления *Arabis*'a, в марте во время воздушного набега на побережье Шлезвига и в апреле при бомбардировке Ярмута и Ловестофта, 5-ая эскадра линейных кораблей всегда высылалась адм. Джеллико вперед на случай поддержки линейных крейсеров или для подкрепления каких либо отдельных отрядов. Совещание в Адмиралтействе одобрило подобный образ действий, но постановило, что 5-ая эскадра должна рассматриваться, главным образом, как „быстроходная отдельная фланговая эскадра" всего линейного флота, но отнюдь не как составная часть отряда линейных крейсеров. Была высказана мысль о желательности в некоторых случаях, если главнокомандующий сочтет полезным, подкреплять линейные крейсера 5-ой эскадрой, но каждая такая посылка должна рассматриваться только как „подкрепление", но не более того.

С целью предоставить главнокомандующему большие возможности в деле руководства всеми боевыми единицами вверенного ему флота, состоялось решение „в тех случаях, когда инициатива находится в наших руках, не высылать так далеко вперед от главных сил линейные крейсера, как это обычно имело место до сих пор". Слова „в тех случаях, когда инициатива находится в наших руках" относились к заградительным операциям и к крейсерским операциям, поддерживаемых главными силами, и не касались распоряжений главнокомандующего линейным кораблям при столкновении 31 мая, когда инициатива была в руках противника. При подобной обстановке Адмиралтейство не видело препятствий к еще большей свободе действий в использовании линейных крейсеров, т. к. было решено, что в случае набега на восточное или юго-восточное побережье Англии линейные крейсера могут быть выдвинуты вперед даже и без всякой поддержки главных сил.

Таким образом, совещанием в Адмиралтействе был положен конец дискуссии, длившейся несколько месяцев, причем совещание вполне согласилось со взглядами адмирала Джеллико.

С увеличением размеров германских заградительных операций появилась настоятельная необходимость улучшить охрану тральщиков, работавших в водах к востоку от Flamborough Head и Wash, а также усилить наблюдение за появлением неприятельских заградителей и вообще за подозрительными судами.

Адмиралтейство предполагало удовлетворить назревшую потребность сформированием дозорного отряда в составе пятнадцати миноносцев 4-ой флотилии в Хумбере, с тем, чтобы этот отряд мог быть в первую очередь использован главнокомандующим при его операциях в Северном море. Но подобная мера не разрешала проблемы в целом. Оставался открытым трудный вопрос о согласовании движений Гарвичского отряда и Гранд-Флита.

Адмиралтейство не сомневалось в необходимости их совместных действий, но на практике это составляло далеко не легкую задачу. Хотя наша разведка давала достаточно удовлетворительные результаты в том отношении, что всегда предупреждала о выходе германского флота, она очень редко могла дать ключ к немедленной разгадке планов противника. Поэтому по получении полной уверенности в том, что выход неприятельского флота преследует не две цели, а одну, невозможно было отправлять отряд Тирвита на присоединение к Гранд-Флиту. Кроме того план противника мог быть всегда такой, при котором посланному на север Гарвичскому отряду угрожала бы опасность быть отрезанным и уничтоженным, и, наконец, оставался факт непрерывного роста германской Фландрской флотилии. В июле 1916 г., по имеемым сведениям, она насчитывала 22 миноносца, из которых половина принадлежала к числу самых современных, последней постройки. Наши Дуврские миноносцы типа *Tribal* не могли с ними состязаться, а Гарвичский отряд мог всегда понадобиться, чтобы в критическую минуту сохранить положение в Дуврском проливе [1]).

В конце концов совещание оставило вопрос открытым впредь до разработки и представления главнокомандующим его дополнительных соображений.

В донесении об Ютландском бое адм. Джеллико указывал как на одну из главных причин, мешавших ему принудить противника к решительному бою, невозможность встретиться с неприятельским флотом рано утром. Совещание вполне согласилось с этим доводом и постановило, что „все меры, предпринятые для переноса базирования 1, 2 и 5 эскадр линейных кораблей из Скапа в Розайт должны быть закончены как можно скорее“. С окончанием необходимых работ и переходом трех эскадр в Розайт база Гранд-Флита значительно подвигалась к месту вероятной встречи английского и германского флотов. До готовности новой базы перемен в дислокации флота не требовалось. Крейсера *Sydney*

---

[1]) Беспокойство Адмиралтейства было вполне обоснованным. После Ютландского боя адм. Шеер, повидимому, решил использовать Зеебрюгге в качестве учебной базы для тренировки миноносцев. Минные флотилии Флота Открытого моря должны были ходить в Зеебрюгге и оттуда производить своего рода партизанские набеги. Шеер. Стр. 187—8.

и *Melbourne* отзывались с северо-американской станции и передавались в распоряжение адм. Джеллико для усиления его разведочных отрядов. В отношении других вопросов, связанных с реорганизацией линейных эскадр, стоящих в Скапа, было решено продолжать реорганизацию намеченную еще за два месяца до боя.

Главнокомандующий энергично настаивал на необходимости улучшить далеко несовершенное радиооборудование наших подводных лодок. Поднятый им вопрос на первый взгляд может показаться вопросом чисто техническим, но фактически это было не так. Дело касалось главнейшей обязанности нашей, так называемой, „заокеанской“ (oversea) флотилии.

Неприятельские минные заграждения не позволяли нам выдвигать подводные дозоры в глубину Гельголандской бухты, как это делалось в первые дни войны, но нам были точно известны пути, которыми пользовался германский флот при своих выходах в Северное море, и мы могли следить за теми районами, куда вели германские протраленные проходы.

Поэтому английские подводные лодки несли дозор двумя группами: четыре, а иногда пять лодок из Гарвича занимали позицию на ломанной линии, проходившей от Texel'я до северо-восточного угла Austern Grund, в 75 милях на WNW от Гельголанда, а лодки из Blyth и Тайна наблюдали за районом Horn Reefs — Ютландская банка. Таким образом линия дозора первой группы пересекала тот курс, которым следовал германский флот, при выходе в операцию бомбардировки Ловестофта и Ярмута, вторая же группа несла дозор на пути следования Шеера 30 мая 1916 года.

Адмиралтейство так же, как и германское высшее командование, уже давно силилось координировать операции подводных флотилий и линейного флота. 11 флотилия подводных лодок, стоявшая в Blyth, первоначально имела назначение специально для действий в эскадренном бою и находилась в непосредственном подчинении адм. Джеллико. Однако, в наших взглядах по этому поводу и во взглядах немцев была существенная разница. План Шеера относительно совместных действий подводных судов и линейного флота сводился к использованию лодок для целей дальней разведки. Мы же считали главной задачей подводных лодок наносить врагу потери при каждом его выходе в море. Поэтому, хотя указания главнокомандующего на дурное радиооборудование наших лодок были вполне обоснованными, вряд ли можно предполагать, чтобы завеса подводных лодок, расположенная полукругом перед Гельголандской бухтой, могла бы принести серьезную помощь делу разведки.

В дальнейшем лодки всегда использовывались только как выдвинутое вперед наступательное оружие.

Постановление совещания, вылившееся, как мы знаем, в вотум доверия главнокомандующему и не изменившее, или изменившее очень мало, дислокацию флота, послужит для истории показателем успеха или проигрыша, доставшегося той или иной стороне в Ютландском бою. Бой был незаконченным опытом, в котором столкнулись две различные школы тактики и две системы командования. С технической стороны некоторые уроки боя были достаточно ясны и показательны, но положения на море бой не изменил. Так же, как и до него, союзники в прежней мере пользовались преимуществами своего положения, вытекавшими из возможности получать из-за границы все необходимое, а также перевозить и снабжать крупные экспедиционные отряды. После боя так же, как и до него, мы беспрепятственно продолжали походы и операции в Северном море, наглядно свидетельствовавшие о господстве английского флота в этих водах. После боя тиски блокады не ослабели и мы не переставая препятствовали проникновению в Германию необходимых ей припасов и предметов военного и другого снабжения, используя экономическую мощь Англии и заключая соответствующие соглашения с нейтральными странами. Деятельность наших крейсерских отрядов, подробное описание которой читатель найдет ниже, продолжалось столь же энергично, как и раньше.

Польза мер принятых для охраны торгового пути в Голландию очень скоро дала себя знать. 22 июля в 9 ч. веч. коммодор Тирвит с легкими крейсерами *Carysfort* (брейд-вымпел), *Canterbury* и 8 миноносцами типа „*M*“ [1]) вышел в море с целью установить дозор между Felixstowe, North Hinder и Maas'ом. *Canterbury* с 2-м дивизионом был отправлен врайон North Hinder. Тирвит же с 1-м дивизионом пошел к Maas'у. Обоим отрядам надлежало подойти к назначенным районам одновременно, в 2 ч. ночи. Перед уходом наших судов из Гарвича никаких сведений о неприятельских минных флотилиях не поступило.

Но немцы знали, что ночью должны пройти через Канал несколько купцов, захват которых представлял для них не малый интерес, и почти одновременно с выходом из Гарвича Тирвита немецкие миноносцы покинули Зеебрюгге. Курс

---

[1]) **1 дивизион.**
Carysfort.
Mentor.
Mansfield.
Mastiff
Manly.

2 дивизион.
Canterbury.
Melpomene.
Morris.
Matchless.
Milne.

противника был проложен на Nort Hinder, т. е. прямо на встречу английским судам.

Выйдя из гавани, *Carysfort*, которому предстояло пройти на 45 миль дальше, пошел со своим дивизионом вперед, а *Canterbury* с 2-м дивизионом уменьшил ход. В 12 ч. 15 м. н., миновав North Hinder, с *Carysfort*'а заметили в трех милях впереди группу неприятельских миноносцев, идущих N-ым курсом. *Carysfort* с миноносцами немедленно бросился в погоню, но неприятель повернул на Ost и начал уходить. Немецких миноносцев было только три и ничего другого они сделать не могли. *Carysfort* продолжал преследование и ему удалось на несколько минут взять противника под обстрел. Ночь стояла ненастная, временами шел мелкий дождь. Во время завязавшейся перестрелки налетел сильнейший шквал и совершенно скрыл неприятеля, который не замедлил воспользоваться удачным моментом и, выпустив дымовую завесу, круто повернул вправо. Когда шквал прошел и горизонт снова очистился, немецкие миноносцы исчезли.

Однако, Тирвит не терял еще надежды перехватить неприятеля. Он немедленно лег курсом на Maas, приказав *Canterbury* повернуть на SO и постараться поймать немцев в районе банки Schouwen, рассчитывая, что у Maas'а ему удастся отрезать неприятеля, если последний, наткнувшись на *Canterbury*, снова повернет на N с целью проскользнуть вдоль берега в Эмден. Командир *Canterbury* кап. 1 р. Ройдс видел вспышки выстрелов флагманского крейсера и шел по их направлению, развивая 20 узлов. Радио Тирвита он получил в момент прохода North Hinder'а и сразу повернул на SO, увеличив ход до 28 узлов. В 1 ч. 45 м. н., когда *Canterbury* находился в десяти милях на NW от банки Schouwen, немецкие миноносцы снова появились. Миноносцы шли в Зеебрюгге, пересекая Middle Deep, и развивали самый полный ход. Кап. 1 р. Ройдс изменил курс влево, чтобы сблизиться с противником, и открыл огонь, не прекращая его в течение 20 минут. В 2 ч. 10 м. расстояние уменьшилось до 25 каб. и немцы стали отвечать. Миноносец *Matchless*, недавно вступивший в строй, стал отставать и командир миноносца *Milne* счел необходимым остаться при нем. В результате немцам пришлось иметь дело не с четырьмя миноносцами, а только с двумя, хотя, конечно, благодаря присутствию легкого крейсера, перевес был на нашей стороне. Вскоре после 2 часов Ройдс приказал *Melpomene* и *Morris*'у атаковать противника. В 2 ч. 20 м. оба наши миноносца сблизились с неприятелем, энергично обстреливая концевые немецкие миноносцы. Несмотря на наше преимущество в ходе, неприятель съумел пересечь курс английских судов и находился теперь на IR справа по носу *Morriss*'а. Рассвет уже наступил, но видимость была еще пло-

хая; противник выпустил густую дымовую завесу и исчез. Стрельба временно прекратилась. Расстояние быстро падало и если бы погоня продолжалась долго, два наши миноносца неминуемо попали бы под сосредоточенный огонь всего немецкого дивизиона. *Canterbury* несколько отстал, но не вышел из дистанции боя. Предстоял поединок, на котором мог бы выясниться интересный тактический вопрос—насколько более тяжелая артиллерия нашего легкого крейсера в состоянии поддержать атаку, которую командиры обоих миноносцев старались довести до конца. К сожалению, однако, бой не смог быть доведен до решительных результатов. Миноносцы уже находились в пяти милях впереди пловучего маяка Schouwen и быстро приближались к минным заграждениям Зеебрюгге. В 2 ч. 25 м. н. командир *Canterbury* их отозвал и четверть часа спустя крейсер и все миноносцы заняли порученный им дозорный район у маяка Schouwen [1]).

Происшедший короткий бой подтвердил правильность мер, принятых для охраны торговых путей в Голландию.

Боевые действия во Фландрской бухте носили специфический, отличный от других районов, характер. Движение главных сил неприятельского флота в Северном море по большей части становились нам известны заблаговременно, благодаря предшествовавшим выходу противника оживленным радио-переговорам, и главнокомандующий, снимаясь с якоря, был до известной степени осведомлен об обстановке. На юге дело обстояло иначе. Хотя наши радио-пеленгаторные станции и здесь тоже давали некоторые сведения о движении немцев, но тесная дислокация германских Фландрских сил давала возможность германскому командованию высылать суда в море, передавая им походные инструкции в письменном виде, или словесно, т. е. иначе говоря, облекать выход судов такой тайной, которая оставалась для нас совершенно недоступной.

В результате этого наше развертывание в Дуврском проливе и Фландрской бухте базировалось лишь на гадательных данных и меры, принимаемые против возможных случайностей, носили тот же характер, что и в начальный период войны на море.

Можно смело сказать, что на этот раз развертывание вполне выдержало испытание; однако, было совершенно очевидно, что неприятельская Зеебрюгская флотилия, хотя и недостаточная по своим силам и численности для оспаривания английского господства в водах Фландрского района, может наделать нам много неприятностей и не считаться с ней нельзя.

---

[1]) Официальное германское сообщение гласило, что миноносцы вернулись без повреждений. 31 июля флотилия возвратилась в Эмден.

В течение июля германский флот не проявил никаких признаков активности, но к середине августа адм. Шеер закончил разработку плана нового набега на побережье Англии.

В ночь с 17 на 18 августа флот должен был пересечь Северное море и утром бомбардировать Сундерланд „при условии, что накануне не произошло эскадренного боя“ и что путь отхода свободен. Подобная лаконическая фраза не дает объяснений, выходил ли Шеер в море, рассчитывая дать эскадренный бой, или же надеялся избежать боя. Повидимому, он попрежнему лелеял мысль возвеличить престиж германского флота нанесением удара нашим легким силам во Фландрской бухте. Задуманная смелая операция могла дать ему в руки желанный случай и при успехе отразилась бы на настроении общественного мнения Великобритании. Она, конечно, неизбежно была связана с риском встречи с Гранд-Флитом, к которой германский адмирал был вполне готов, но он естественно желал по мере возможности обеспечить себе обстановку, гарантирующую от необходимости вступить в бой неожиданно или же при обстоятельствах, вынуждающих его драться до решительного конца. Походный порядок германского флота достаточно наглядно свидетельствует о том, как повлияли на адм. Шеера уроки Ютландского боя.

31 мая 1916 года германская система разведочной службы не выдержала экзамена; появление всего английского флота оказалось полнейшим сюрпризом для адм. Шеера, т. к. Джеллико прошел северную часть моря никем не обнаруженный. Германский линейный флот вступил в бой при невыгодной для себя тактической обстановке. Германский главнокомандующий не имел времени построить флот в такой боевой порядок, при котором его суда могли бы драться в удобных для себя условиях и провел большую часть дня производя „*Kehrtwendungen*“ [1]) и другие подобные маневры, преследующие цель „отрыва от противника“. Требовалась иная, лучшая система разведки. В случае возможности своевременно получить сведения о движении эскадр Гранд-Флита и установить момент встречи с ними, могли отпасть те затруднения, с которыми пришлось столкнуться в Ютландском бою.

Дабы получить ту необходимую свободу маневрирования, которая гарантировала от последствий, связанных с неожиданным появлением неприятеля, имевшим место 31 мая, адм. Шеер решил расположить свои подводные лодки, воздушные и разведочные силы по трем последовательным выдвинутым вперед дозорным линиям.

---

[1]) См. III том стр. 369.

В соответствии с этим решением, разработанным планом предусматривалось, что к моменту подхода германской эскадры к английским берегам фланги флота будут прикрываться двумя группами подводных лодок, получивших наименование „I линия U“ и „II линия U“ и занимавших позиции в 30 и 60 милях от флангов линии движения флота. Третья линия подводных лодок, сформированная из состава Фландрской флотилии, занимала позицию на подходах к Фландрской бухте, на двух отдельных линиях, идущих на NW от Texel'я. Еще одна дозорная линия подводных лодок пересекала северо-западный подход к бухте в расстоянии около 120 миль от Гельголанда. Сюда высылалось 5 лодок. Назначение лодок, составлявших I и II линии заключалось в прикрытии главных сил, когда они пойдут к побережью Англии, лодки же III группы составляли западню для Гарвического отряда. По мере продвижения флота остальные лодки также выходили на различные позиции, при чем с целью точного согласования движения подлодок с движением главных сил командующий подводными флотилиями вышел на линейном корабле *Принц-Регент Луитпольд* [1].

Было решено, чтобы подводные лодки оперировали группами и занимали бы позиции по прямым, пересекающим наиболее вероятные линии движения английского флота. Применявшаяся до того система расположения подводных лодок по радиусам окружности, описанной перед базами нашего флота, оказалась неудовлетворительной. При приближении лодок к центру они оказывались слишком близки друг к другу и лишались должной свободы маневрирования; при обратном же движении они чересчур расходились и наши суда безнаказанно проскальзывали в образующиеся прорехи.

Указанная выше диспозиция гарантировала адм. Шееру невозможность сюрпризов в момент операций против английских берегов, но надо было обеспечить и проход Северным морем. Здесь приходилось расчитывать только на воздушные корабли. Восемь цеппелинов получили приказание вылететь одновременно с выходом флота и занять следующие воздушные дозоры: *L-30*, *L-32*, *L-24* и *L-22* между Норвегией и Peterhead; *L-31* у Ферт-оф-Форт; *L-11* у Сундерланда; *L-21* между Хумбером и Wash (удерживаясь у Outer Silver Pit), а *L-13* в районе Фландрской бухты.

Окружая таким способом внешний конец линии своего движения, адм. Шеер верил в возможность получить заблаговременно сведения о приближении „сильных отрядов

[1]) См. карту 1.

неприятельского флота“ в случае движения последних к нему навстречу.

Перед выходом Флот Открытого моря подвергся реорганизации. 2-ая эскадра линейных кораблей еще раньше была признана негодной для „тяжелого боя“ по причине „своей артиллерии и устарелого торпедного вооружения“. Некоторой компенсацией служили вступившие в строй новые линейные корабли *Байерн*, *Гроссер Курфюрст* и *Маркграф*, но они не предназначались для усиления главных сил. Эскадра линейных крейсеров, потерявшая в Ютландском бою *Лютцова*, еще не насчитывала в своем состав *Дерфлингера* и *Зейдлица*, продолжавших ремонтироваться. А *Мольтке* и *Фон-дер-Тан* не могли вдвоем состязаться с пятью нашими линейными крейсерами, а тем более с 5 эскадрой линейных кораблей, которую немцы ошибочно считали в составе передовых сил адм. Битти. Поэтому германский главнокомандующий зачислил эти три новых боевых единицы в состав эскадры адм. Хиппера, а сам остался с восемнадцатью дредноутами против двадцати восьми адм. Джеллико.

В 9 ч. в. 18 августа Флот Открытого моря покинул гавани. Первыми вышли обе разведочные группы, а за ними 1-ая и 3-ья эскадры линейных кораблей. Расстояние между передовыми крейсерскими эскадрами и главными силами было уменьшено до 20 миль с целью надежно обеспечить возможность линейным кораблям, прикомандированным к 1-ой разведочной группе, в нужную минуту быстро присоединиться к главнокомандующему.

Утром того же дня Адмиралтейство, руководствуясь прежними признаками, убедилось в вероятности выхода противника и в 10 ч. 30 м. утра адмиралы Джеллико и Битти получили приказание подымать пары. В 10 ч. 55 м. последовало распоряжение сниматься с якоря и сосредоточиться у Long Forties, т. к. было очевидно, что германский флот собирается выходить. Обстановка сильно напоминала события, предшествовавшие Ютландскому бою, когда неприятельские подводные лодки в значительных силах появились в море, и в час дня Адмиралтейство отправило новое сообщение, указывая, что днем были обнаружены шесть лодок. Одна *U* была замечена в 95 милях на WNW от Horn Reefs, вторая и третья у Доггер-банки, а еще три в районе Austern Grund. Сообщение заканчивалось словами „вполне возможно, что в море находятся еще и другие неприятельские лодки“.

Оценить обстановку можно было только по аналогии с предыдущим выходом германского флота, направление операции оставалось загадкой; немецкие лодки были разбросаны настолько широко, что не представлялось никакой возможности составить представление об общем плане про-

тивника. После получения первых сведений разведки, прошло 15 часов, новых данных не поступало, но чувствовалось, что надо пускать машину в ход. Когда телеграмма Адмиралтейства пришла в Скапа, адм. Джеллико был болен и находился на юге Шотландии, где лежал в постели. Гранд-Флитом временно командовал адм. Берней, но легкий крейсер *Royalist* стоял в Dundee на случай, если обстоятельства потребуют присутствия главнокомандующего на севере. Как только сведения о предполагаемом выходе флота дошли до адм. Джеллико, он, хотя и больной, не теряя ни минуты, вышел на присоединение к Гранд-Флиту.

Тем временем адм. Берней, считая неразумным пересекать Северное море до более точного выяснения обстановки, назначил рандеву флота в широте 56°30 N и долготе 0° 20′ Ost, в 100 милях на ONO от Ферт-оф-Форт, куда эскадрам надлежало подойти к 5-ти часам утра следующего дня. Адм. Битти было приказано прибыть туда же к тому же сроку, но держаться в 30 милях к югу от точки рандеву. После соединения с линейными крейсерами, флот должен был повернуть к югу и войти в Южную часть Северного моря, следуя каналом „L". Одновременно адм. Берней отдал распоряжение подводным лодкам, базировавшимся на Blyth, собраться в пятидесяти милях к востоку от Гартлепуля, чтобы прикрывать подходы к району Тайн—Витби, при чем лодки предупреждались о необходимости держаться соединенно и находиться в готовности, в случае надобности, присоединиться к Гранд-Флиту. Для выполнения указанной задачи семь подводных лодок в 10 ч. в. 18 августа вышли из Blyth, а одновременно с ними из Immingham'а вышел легкий крейсер *Active* с девятью миноносцами.

Подводный дозор в Гельголандской бухте несли в этот день только три английские лодки—*E-23*, *H-5* и *H-9*, наблюдавшие за западными подходами к Эмсу, в виду чего Адмиралтейство приказало отправить две к северу от Гельголанда. В 12 ч. 30 м. дня *E-38* и *E-16* оставили Гарвич, получив инструкцию занять позиции на протраленном фарватере, проходившем от банки Amrum на запад от Гельголанда. Этим закончились так называемые „меры в Северном море". Что же касается распоряжений, принятых на случай нападения на Фландрскую бухту, то они сводились к следующему:

1. 3-ья эскадра линейных кораблей получила приказание собраться в Swin и к 8 ч. вечера быть в часовой готовности, заградителям *Biarritz* и *Paris* было приказано перейти к якорному месту 3-ьей эскадры и поступить в распоряжение командующего эскадрой.

2. Начальник флотилии подводных лодок получил приказание выслать шесть лодок к Ловестофту, Ярмуту и Гар-

вичу, после чего отправить группу лодок на позицию к пловучему маяку Corton, а вторую группу на позицию, расположенную на пол-пути между Ловестофтом и побережием Голландии. Первую группу составили миноносец *Firedrake* и шесть лодок, которые вышли в море в 12 ч. 45 м. в ночь на 19 августа, вторую миноносец *Hind* и три лодки. Вторая группа вышла несколько позднее.

3. Коммодор Тирвит получил приказание „быть с рассветом 19 августа у Brown Ridge“ и снялся с якоря в 10 ч. 30 м. в. 18 августа. Его отряд составляли: 5-ая эскадра легких крейсеров (брейд-вымпел на *Carysfort*) и лидер *Lightfoot* с 18 миноносцами типа „L“ и „M“.

Таким образом, уже через два часа после выхода германского флота все необходимые с нашей стороны распоряжения были в полном ходу.

Главные силы вышли в море днем 18 августа, линейные крейсера Битти покинули Ферт-оф-Форт около половины восьмого вечера, суда же стоявшие в Кромарти снялись с якоря в 5 ч. 45 м. дня и пошли прямо к месту рандеву [1]).

Выходя из Скапа, адм. Берней выслал *Iron Duke* вперед навстречу *Royalist*'у для принятия главнокомандующего. Около 8 ч. вечера незадолго до встречи *Iron Duke*'а и *Royalist*'а один из миноносцев, охранявший флагманский корабль, — *Onslaught*—подвергся нападению неприятельской лодки. Торпеда к счастью не попала. *Iron Duke* остался на курсе и в скором времени благополучно принял адм. Джеллико.

Через час—полтора, флот должен был проходить то место, где только что был атакован *Onslaught*, в виду чего адм. Берней увеличил расстояние между колоннами кораблей и изменил курс на пять миль в сторону от опасного района.

Около 9 ч. вечера эскадры его миновали опасное место—одна дивизия прошла к N-у, а другая к S-у. В 10 ч. ве-

---

[1]) В составе Гранд-Флита не хватало одного линейного корабля и пяти легких крейсеров. Дислокация была следующая:

В Скапа-Флоу—1 эскадра линейных кораблей (без *Benbow*),
2 „ „ „ (без *Centurion*'а и *Monarch*'а),
5 „ „ „ (полностью),
4 „ „ „ (полностью, но без легкого крейсера *Blonde*),
2 крейсерская эскадра (без *Minotaur*'а, *Devonshire*'а и *Donegal*'я),
4 эскадра легких крейсеров (без *Caroline*, *Constance* и *Cambrian*'а),
11, 12 и 14 минные флотилии.

В Инвергордоне—*Minotaur*, *Benbow* и *Monarch*.

В Розайте—линейные крейсера без *Indomitable*'я и легкие—без *Yarmouth*'а
1 и 13 минные флотилии.

чера, находясь в 70 милях на OSO от Pentland Firth, флот лег S-овым курсом, направляясь к точке назначенного рандеву. Итак, наши главные силы прошли линию воздушного дозора противника в течение самых темных часов и не были обнаружены цеппелинами.

Адм. Битти ночью следовал на восток, имея к югу от себя завесу легких крейсеров. В 3 ч. 20 м. утра, находясь в 120 милях на OSO от Ферт-оф-Форт, он повернул на 16 R и к 5 ч. утра был в назначенном ему месте, т. е. в 30 милях впереди главных сил. Затем он повернул к S-у и 18-ти узловым ходом подошел к каналу „L“ курсом, при котором правый фланг его крейсерской завесы оказывался на NO от Blyth и против внешнего конца „линии U“. Рассвет наступал между четырьмя и пятью часами, но горизонт был затянут пеленой мглы. В 5 ч. 30 м. штурманский офицер *Dublin*'а заметил прямо на носу крейсера небольшой парус, принятый им за маленький рыболовный трауллер. Потеряв его в скором времени из виду, он не придал этому значения, считая, что рулевой рыскнул и парус закрыло какой нибудь из верхних надстроек крейсера. К несчастью, это оказалось не так. То, что было принято за парус, оказалось подводной лодкой *U-52*, маневрировавшей для выхода на позицию. Через 24 минуты два взрыва потрясли крейсер *Nottingham*.

Хотя с *Dublin*'а, находящегося в завесе вместе с *Nottingham*'ом, заметили одну из выпущенных лодкой торпед, командир *Nottigham*'а не видал ни одной торпеды и был убежден, что его крейсер коснулся мины. Ни *Nottingham*, ни *Dublin* не имели связи с соседними крейсерами завесы и адм. Битти узнал о случившемся только через полчаса после катастрофы, сразу же выслав на помощь миноносцы *Penn* и *Oracle*.

Nottingham остался наплаву на ровном киле, но динамомашины были выведены из действия. Маневрировать крейсер не мог, ниже верхней палубы все было погружено в полный мрак. *Dublin* пытался заставить лодку уйти на глубину, но сам подвергся атаке. В 6 ч. 25 м. в левый борт *Nottingham*'а попала вторая торпеда. Команда к этому времени уже сидела в шлюпках, крейсер еще держался, но конец его уже был близок. За десять минут до того, что он затонул, прибыли высланные адм. Битти миноносцы и приняли участие в спасении экипажа, тоже подвергнувшись нападению лодки. В 7 ч. 10 м. *Nottingham* пошел ко дну, при чем мгла перед этим настолько сгустилась, что *Dublin* уже потерял его из виду. Главнокомандующий узнал о гибели крейсера лишь в 7 ч. вечера [1]).

[1]) О том, что *Nottingham* стал жертвою подводной лодки, адм. Джеллико узнал два часа спустя.

1

ОПЕРАЦИИ
В СЕВЕРНОМ МОРЕ

19 Августа 1916 г.

Объяснение знаков:

Путь Гранд-Флита
" " флота линейных крейсеров
" " 5-ой эскадры легких крейсеров
" " флота открытого моря.
Районы считавшиеся опасными англичанами
" " " немцами

о-ва Шетландские
о-ва Оркнейские
Скапа
Peterhead
Aberdeen
Dundee
Розайт
Ферт оф Форт
Edinburgh
Гранд-Флит в полночь 18/19
полдень
Линия германск. подлодок № 1
L
M
Blyth
Newcastle
Сундерланд
Гартлепуль
Линия германск подлодок № 2
Hull
Хумбер
Wash
Линия фландрских подлодок № 1
Линия фландрских подлодок № 2
Ярмут
Ловестофт
Southwold
Гарвич
Лондон
Темза
Роттердам

Мгла не рассеивалась и необходимость особых мер предосторожности становилась очевидной. При создавшихся условиях погоды адм. Джеллико опасался держать далеко впереди линейные крейсера и в 6 ч. приказал адм. Битти сблизиться с главными силами, оставаясь на дистанции визуальной связи с крейсерами завесы Гранд-Флита.

Во исполнение полученного приказания линейные крейсера в 6 ч. 15 м. утра повернули на N и в 6 ч. 40 м. вошли в связь с крейсером *Duke of Edinburgh*. Затем Битти снова лег на прежний курс, после чего вскоре сделал своим легким крейсерам сигнал „сблизиться к центру и следовать к каналу „L".

Главнокомандующий к этому времени имел в своем распоряжении слишком мало данных, чтобы составить какое либо мнение о намерениях противника.

Он видел атаку подводной лодки на *Onslaught*; на его флагманском корабле было принято радио парохода *Harlost* о появлении неприятельской лодки в 18 милях на NO от Blyth (φ 55° 19′ N и l 1° 3′ W) и только что получил сообщение Адмиралтейства о том, что в 5 ч. 25 м. радиопеленгаторная станция обнаружила один линейный корабль противника в 200 милях на SO от него (φ 54° 19′ N и l 4° 48′ Ost, т. е. в 170 милях на Ost от Хумбера). Кроме этих сведений, а также сообщения о гибели *Nottingham*'а—от мины или торпеды—он ничего не знал. Однако, даже и эти отрывочные сведения, повидимому, привели адм. Джеллико к мысли, что дальнейшее продвижение на юг приведет Гранд-Флит в ту западню, которую он ожидал от противника.

Вероятно, по этой причине адм. Джеллико в 7 ч. у. и повернул обратно на север.

Разбирая поход 18 августа, не следует переоценивать последствий этого поворота. Если бы поворот не произошел и адм. Джеллико продолжал бы следовать на юг, его передовые отряды вскоре после полдня вероятно бы вошли в соприкосновение с отрядом Хиппера, но это могло бы иметь место лишь при условии, что, во-первых, английские суда не столкнулись бы с немецким подводным дозором „I линии U" и, во-вторых, что адм. Шеер в полном неведении о приближении подавляющих английских сил продолжал бы идти к Сундерланду. Представляется совершенно невероятным, чтобы германский главнокомандующий до последней минуты оставался бы в полном неведении о местонахождении Гранд-Флита или чтобы, получив сведения о приближающемся противнике, он не постарался бы выиграть время. Не может быть никаких сомнений в том, что адм. Шеер никогда бы не вступил в бой с Гранд-Флитом, находящимся к востоку от германского флота, имея в перспективе неизбежность выдержать до наступления темноты восьми-

часовой дневной эскадренный бой. Раньше, чем решиться на такой шаг, он бы принял все меры, чтобы избежать столкновения.

Но и помимо всего этого адм. Джеллико и после поворота на север имел еще время, чтобы встретиться с врагом; решающим моментом, помешавшим встрече двух флотов, послужили действия его противника, последовавшие несколько позже.

Последнее сообщение Адмиралтейства создало у Джеллико впечатление, что он имеет времени даже более, чем было фактически. Германский флот находился несколько впереди показанного места; единственный корабль, местонахождение которого удалось определить радио-пеленгаторным станциям, был линейный корабль *Вестфален*, вышедший из строя вследствие попадания торпеды и разлучившийся с флотом.

В 3 ч. утра, т. е. до рассвета, командир нашей подводной лодки *E-23* кап. 2 ранга Турнер, находясь в дозоре в шестидесяти милях на N от Terschelling'а и следуя S-ым курсом, заметил впереди себя группу судов, идущих на запад. Состояние погоды было как раз обратное той, которую испытывал в северной части моря Гранд-Флит. Горизонт был чист и ясен, луна ярко светила. Нельзя было желать лучших условий для атаки, к тому же *E-23* находилась прямо на пути следования проходившего немецкого флота. Первая группа неприятельских судов, повидимому, легкие крейсера 2-ой разведочной группы адм. Бедикера, прошли не заметив лодку. Через 10 минут *E-23* оказалась на дистанции торпедного выстрела от эскадры Хиппера и с 4 каб. атаковала головной крейсер. Торпеда не попала и Турнер погрузился. В 3 ч. 30 м. он всплыл и увидел еще одну группу судов. Час спустя (4 ч. 37 м.) ему удалось выйти на позицию и выпустить торпеду по кораблю, тип которого он установить не мог. Расстояние было не менее 20 каб. и торпеда снова прошла мимо. Однако, он вскоре заметил к востоку от себя еще одну эскадру линейных кораблей и в 5 ч. у. выстрелил по концевому неприятельскому кораблю—*Вестфалену*—и попал. В течение двух с половиной часов он пытался вторично атаковать подбитого противника, но неудачно. Хотя ему и удалось выпустить две торпеды из носового аппарата с 6 каб., но миноносцы не давали возможности выйти на позицию и поврежденный *Вестфален* благополучно добрался до Вильгельмсгафена.

Атака, произведенная *E-23*, не повлияла на планы Шеера и он продолжал движение к Сундерланду, получая в пути вызывающие недоумение донесения цеппелинов о подводных лодках. Чтобы вполне понять эти донесения, следует тщательно проследить движение наших эскадр и отрядов.

Тирвит прибыл к Brown Ridge около 3 ч. у. и начал 20 узловым ходом крейсеровать в порученном ему районе. В 5 ч. 45 м. он изменил N-ый курс на SSO-ый и через несколько минут слева по носу заметил цеппелин (*L-13*). Некоторое время цеппелин держался над Гарвичским отрядом и донес Шееру, что видел эскадру крейсеров и две флотилии миноносцев идущих на SW. Снова войти в соприкосновение с противником *L-13* удалось лишь в 8 ч. 45 м. у., при чем на этот раз он сообщил своему адмиралу, что видит три флотилии миноносцев и несколько крейсеров идущих на NO [1]). Это сообщение само по себе было верно, так как Тирвит с целью оставаться в дозоре у Brown Ridge, в 7 ч. у. повернул на WSW, а в 8 ч. на NNW. На этом последнем курсе его снова обнаружил *L-13* и на этот раз принял за новый отряд. Полученные сведения привели Шеера к мысли, что мы имеем во Фландрской бухте две отдельные группы легких сил, имеющие самостоятельные задачи.

Сведения, полученные германским главнокомандующим относительно остальных британских сил тоже носили сбивчатый и отрывочный характер. Адм. Джеллико повернул на север ровно в 7 ч. Почти одновременно он получил сообщение парохода *Harlost* о замеченной последним к югу от Гранд-Флита подводной лодке, но затем ничего не произошло, пока легкий крейсер *Galatea*, находившийся на восточном фланге завесы крейсеров, прикрывавших отход флота, не заметил и не обстрелял цеппелина *L-31*. Командир цеппелина не повернул и, очевидно, смог рассмотреть линейные эскадры, шедшие впереди легких крейсеров, т. к. донес, что в 9 ч. 50 м. у. „английские главные силы", замеченные им в широте 55° 35′ N и долготе 0° 35′ Ost (в 80 милях на NNO от Blyth), шли на NO, но что налетавшие дождевые шквалы скоро скрыли их из виду [2]). Кроме того по сообщениям радио-станции в Неймюнстере, Шеер знал о нахождении Гранд-Флита в море. Приблизительно одновременно с донесением *L-31*, Шеер получил сообщение, что *U-53*, входившая в состав лодок составлявших „I линию", „в 8 ч. 10 м. утра видела три больших судна и четыре легких крейсера, следовавших N-ым курсом", а затем, что *U-53* встретилась с четырьмя легкими крейсерами и в 7 часов утра один из них потопила.

Донесения разведки давали Шееру уверенность в том, что к северу от него находятся значительные силы, а во Фландрской бухте, повидимому, две эскадры легких крейсеров, при чем эти эскадры, насколько мог судить германский адмирал, шли противоположными курсами и в сторону

---

[1]) Шеер, стр. 181.

[2]) Это донесение непонятно, так как весь Гранд-Флит в 9 ч. 50 м. утра повернул к югу.

от германского флота. „Полученные мною донесения“, пишет в своих воспоминаниях адм. Шеер, „не давали какой либо определенной картины“; поэтому, не видя никаких причин менять намеченный план, он продолжал следовать к Сундерланду.

Таким образом, поворот адм. Джеллико в 7 ч. у. на N ввел противника в заблуждение. Гранд-Флит продолжал свой отход в течение двух часов, а затем, так как неприятельских лодок больше обнаружено не было, главнокомандующий снова повернул на S, изменив курс прямо на канал „L“.

На юге начальник Гарвичского отряда продолжал крейсерство, удерживаясь у Brown Ridge. Около 10 ч. у. он получил радио командира *E-23*, который доносил, что неприятельские легкие крейсера, линейные крейсера и главные силы в 9 ч. 10 м. находились в точке, отстоящей приблизительно на 70 миль на NW от Эмса. Сообщение командира *E-23* было неверно. Фактически Шеер уже прошел указанную точку и в 9 ч. 20 м. находился в 120 милях от Сундерланда. Ошибка в донесении не могла быть, конечно, известна; радио же говорило, что Флот Открытого моря находится к N-у от Гарвичского отряда. Поэтому Тирвит, сообщив главнокомандующему донесение *E-23*, 20-узловым ходом пошел на N, чтобы войти в соприкосновение с неприятелем.

Новые сведения лишь утвердили адм. Джеллико в мнении, что в его распоряжении еще достаточно времени и он не изменил походного строя.

Неприятельские лодки в дальнейшем не тревожили Гранд-Флита. В течение двух последующих часов была обнаружена только одна. Ее заметил миноносец *Penn*, но она появилась на таком далеком расстоянии, что не вызвала никакой тревоги. Цеппелины же не оставляли флот в покое. Создалось впечатление о присутствии нескольких воздушных кораблей, но на самом деле был только один—*L 11*, который, обнаружив Гранд-Флит у Сундерланда, скрылся, а затем снова появился и следовал за нашими эскадрами неотступно. Непонятно, почему Шеер получил с него донесение лишь значительно после полдня. Донесения других его цеппелинов, отправленных утром из Фландрской бухты между 10 и 12 часами, сыграли решающую роль и послужили причиной изменения всего плана.

Наблюдавший за Фландрской бухтой *L-13* пролетел, повидимому, значительно вперед, так как в 11 часов утра он был замечен Гарвичским отрядом идущим на север. Крейсер *Conquest* неоднократно пытался отогнать цеппелин, но неудачно, и около 12 ч. 30 м. Шеер получил донесение командира *L-13*, что на встречу германского флота со стороны банки Swarte подвигается неприятельский отряд

в 30 вымпелов, состоящий из 16 миноносцев, больших крейсеров, легких крейсеров, а также и линейных кораблей, замеченный с цеппелина между 11 ч. 30 м. и 12 ч. дня. Вскоре *L-13* попал в густые грозовые облака и, потеряв из вида наши суда, уже не мог исправить своей ошибки.

Сообщение о появлении больших крейсеров и линейных кораблей к югу от Флота Открытого моря сразу же сказалось на планах адм. Шеера. Казалось, что представляется блестящий случай обрушиться на слабый английский отряд и получить в свои руки столь желанную победу. Перед подобной перспективой все остальные соображения отступали на второй план. Бомбардировка Сундерланда была забыта [1]) и в 12 ч. 23 м. д. флот повернул на Ost и лег курсом, который по расчетам Шеера должен был через два часа привести его в соприкосновение с противником. Одновременно вторая минная флотилия была выслана вперед для произведения тактической разведки.

Но германский главнокомандующий жестоко ошибался. Во-первых, Гарвичский отряд, который шел за ним по пятам и которому он собирался нанести сокрушительный удар, состоял лишь из легких крейсеров и миноносцев и не имел в своем составе желанного объекта, т. е. линейных кораблей, а, во-вторых, он уже не находился там, где предполагал Шеер.

Тирвит, не встретив противника и не получив до полдня никаких приказаний, отменяющих первоначальные инструкции относительно крейсерства у Brown Ridge, решил вернуться в назначенный район и в 12 ч. 45 м., не уменьшая хода, повернул на S. Итак, Шеер оказался введенным в заблуждение, но именно это заблуждение и спасло его. Незадолго до решения Шеера повернуть на Ost, передовая завеса наших линейных крейсеров находилась, приблизительно, не далее 30 миль от отряда Хиппера, а расстояние между *Iron Duke*'ом и флагманским кораблем германского главнокомандующего не превышало 65 миль. Флоты противников сближались под прямым углом и наши передовые суда, вероятно, вошли бы в соприкосновение с концевыми крейсерами Флота Открытого моря около половины второго. Только быстрый отход мог бы избавить Шеера от неизбежности эскадренного боя в наших водах, который должен был бы начаться между четырьмя и пятью часами дня.

Обстановка, сулившая столь большие возможности, неожиданно и резко изменилась исключительно вследствие ошибочной разведки. Командир воздушного корабля неверно оценил состав обнаруженных им неприятельских сил, а затем, попав в грозовые облака, не смог исправить своей

---

[1]) См. Шеер стр. 182.

ошибки и, сообщив своему главнокомандующему ошибочные сведения, отвлек от первоначальной цели операции и тем самым дал главнокомандующему время получить предупреждение о надвигающейся опасности.

Что же касается адм. Джеллико, то он, повидимому, считал эскадренный бой неминуемым, так как в течение почти трех часов шел курсом SSO, продолжая держать флот соединенно. В полдень он лег почти на истинный S, а 20 минут спустя приказал легкому крейсеру *Active* с 4-ой минной флотилией присоединиться к Гранд-Флиту в точке, отстоящей на 80 миль на Ost от Сундерланда, и выслать Blyth'ские подводные лодки на позицию, проходящую по линии, идущей к N—у и S—у от точки 55° 00′ N и 1°0′ точно в 50 милях на Ost от Сундерланда.

Вряд ли приходится сомневаться, что Джеллико, желая поймать немецкий флот, считал за наилучшее не удаляться от вероятной цели неприятельской операции—побережья Англии, так как в 12 часов 32 м. д. он изменил курс на W с расчетом пройти между берегом и западным краем Хумберского минного заграждения.

Ни с передовых отрядов, ни из Адмиралтейства не поступало никаких сообщений, но радио-станция *Iron Duk*'а время от времени принимала сигналы эскадренного тральщика, сообщавшего о появлении цеппелина в районе Сундерланда. Суда крейсерской завесы, а также и другие доносили, что слышимость неприятельских радио-станций все усиливается. Но, увы, Джеллико преследовал призрак; всякие шансы на эскадренный бой, могущий закончиться более или менее решительно, исчезли в тот момент, когда германский флот в 12 ч. 30 м. дня повернул обратно.

Правда, еслибы адм. Джеллико не изменил своего первоначального намерения следовать каналом „L“ [1]), он мог бы войти в соприкосновение с неприятелем поздно днем, и быть может в наступающей темноте произошел бы нерешительный бой. Около часу дня Гранд-Флит подошел к границе канала „L“, но главнокомандующий не счел возможным пройти через него, так как полученные утром донесения говорили за то, что противник занимает протраленный фарватер значительными силами. Поэтому он решил остаться на курсе и войти в южную часть Северного моря через канал

---

[1]) Трудно сказать, какому риску подвергся бы Гранд-Флит, если бы главнокомандующий пошел каналом „L“. На изменение его решения повлияли донесения о лодках, замеченных в канале в 7 ч. 30 м. у. и в 10 ч. 50 м. у., а также и то обстоятельство, что *Nottingham* был взорван в 6 ч. у. очень близко от канала. Замеченные лодки, повидимому, принадлежали к составу „I линии U“ и занимали фланговое положение. К часу дня он уже прошел эти лодки и оставалась только *U-53*, которая ушла со своей позиции и в течение почти двух часов пыталась атаковать *Iron Duke*'а.

„М“. После этого последняя возможность какого либо эскадренного боя исчезла окончательно и бесповоротно.

Сведения, полученные от крейсеров, находившихся в завесе, после того как Гранд-Флит миновал канал „L“, утвердили главнокомандующего в его мнении о невозможности вести флот этим проходом. В 1 ч. 25 м. *Minotaur* донес о замеченной им лодке по пеленгу WNW; через 12 минут он передал, что открыл по лодке огонь, а затем и крейсер *Achilles* сообщил, что он также видит германскую *U*.

Около 2 ч. дня было получено радио Адмиралтейства с сообщением, что в 12 ч. 30 м. радиопеленгаторные станции обнаружили флагманский корабль Шеера в широте 54° 32′ N и долготе 1° 42′ Ost, т. е. в 40 милях на SSO от местонахождения *Iron Duke*'а. Ни адм. Джеллико, ни Адмиралтейство совершенно не предполагали, что неприятель повернул обратно, и поэтому совершенно понятно, что Джеллико считал эскадренный бой неминуемым. Сделав общий сигнал „приготовиться к бою“, он приказал (2 ч. 5 м.) линейным крейсерам следовать каналом „М“. Затем было сделано радио Тирвиту (2 ч. 35 м.) с приказанием идти на позицию к Tershelling'у и держаться от него в 40 милях к N—у в широте 54° 00′ N и долготе 5° 00′ Ost с тем, чтобы атаковать неприятеля, когда последний пойдет в свои базы.

Сделав перед развертыванием все необходимые распоряжения, главнокомандующий передал на суда Гранд-Флита (2 ч. 35 м.), что Флот Открытого моря может появиться каждую минуту и что он не сомневается в результатах встречи.

Начальник Гарвичского отряда не сразу получил радио Джеллико, но приказание, переданное 4-ой минной флотилии, были перехвачены на *Carysfort*'е и Тирвит, придя к заключению, что главнокомандующий стягивает к себе все наличные миноносцы, в 2 ч. 12 м. дня снова склонился к N—у, сообщив об этом на *Iron Duke* и указав причины, побудившие повернуть. Новым курсом Гарвичский отряд прошел около 45 минут.

Вскоре после последних распоряжений адм. Джеллико признаки присутствия неприятеля усилились. Цеппелины были обнаружены с линейных кораблей *Hercules*'а и *King George V*, а командующий 3 эскадрой легких крейсеров доносил, что в 2 ч. 20 м. д. в его секторе завесы находилось четыре цеппелина. Неприятель казался близко и молчание передовых отрядов не могло не удивлять главнокомандующего. В 2 ч. 30 м., когда было принято радио Адмиралтейства, что Флот Открытого моря в 12 ч. 30 м. повернул вправо, Джеллико получил первые данные к разгадке истинной обстановки. К 3 ч. он убедился, что шансов на встречу с врагом нет, хотя только час спустя получилось

радио Адмиралтейства, в котором определенно говорилось, что Шеер ушел и что в 2 ч. 45 м. германский флот находился в 78 милях на NO от Хумбера (φ 54° 14′ N и 1 2° 2′ Ost).

Радио, отправленные Тирвиту, не скоро дошли по назначению и происшедшая задержка делала их содержание непонятным и вызывала недоумение. Однако, это затруднение не помешало начальнику Гарвичского отряда разобраться в обстановке и он в конце концов все-таки вошел в соприкосновение с неприятелем. В 3 часа он получил радио адм. Джеллико с приказанием быть готовым атаковать немецкий флот при его возвращении и немедленно повернул в указанном направлении. Продержавшись на новом курсе около часу, он принял второе радио главнокомандующего, отменяющее первое приказание и в 4 ч. д. лег на N—ый курс, которым шел между двумя и тремя часами дня.

Затем Тирвит получил еще два радио—одно от Джеллико, в котором он снова предупреждался о возможности отхода германского флота мимо Tershelling'а, а второе из Адмиралтейства с указанием, что в 2 ч. 45 м. флагманский корабль Шеера находился в широте 54° 14′ N и долготе 2° 2′ Ost, т. е. в 75 милях на NW от местонахождения его собственного отряда.

Согласовать сведения, данные в двух последних радио, не представлялось возможным. Поэтому Тирвит решил, что место противника, указанное Адмиралтейством, должно быть ближе к истине, и остался на курсе. Вскоре после 5 часов прямо по носу отряда появился цеппелин, а через несколько минут лидер *Lightfoot* донес, что видит несколько больших судов, идущих на Ost. Быстро поняв обстановку, Тирвит, чтобы не быть отрезанным, повернул к S—у, а затем получив необходимое для маневрирования пространство, снова склонился к N—у с тем, чтобы уже не оставлять противника.

Неожиданный уход Шеера обратно в базу произошел при следующих обстоятельствах. Повернув в 12 ч. 23 м. на SO, он, наконец, получил несколько сообщений о том, что Гранд-Флит не может быть далеко. Первое сообщение—сравнительно правильное—(с *U-53*) гласило, что в 1 ч. 15 м. английские главные силы находились приблизительно в 75 милях на Ost от Гартлепуля и шли на юг. Второе, тоже с *U-53* говорило о том, что главные силы противника насчитывают в своем составе только 10 линейных кораблей. Это ошибочное указание, повидимому, послужило к укреплению ложного представления адм. Шеера относительно разделения нашего флота и об отделении сравнительно крупного отряда к югу от германского флота.

Третье сообщение исходило от командира цеппелина *L-11*, который доносил, что „отдельные (einzelne) силы неприятеля“

были замечены в этом же самом районе около 2 ч. 15 м. тоже следующими на S.

Этих неточных и неполных сведений было достаточно для Шеера, чтобы понять, что к северу от него находятся главные силы и что он должен возможно скорее войти в соприкосновение с тем неприятельским отрядом, на который он собирался обрушиться. Однако, цеппелины, державшиеся в районе Фландрской бухты, молчали, не давая больше никаких сведений о противнике. Время быстро летело и в 2 ч. 30 м. Шеер почувствовал, что следовать дальше на юг опасно. Впереди у Outer Silver Pit находилось германское минное заграждение и подходить к нему близко, пока на севере висела угроза быть втянутым в эскадренный бой, представлялось слишком рискованным. В 3 ч. 15 м. д. Шеер повернул на ONO и тронулся обратно. Около 4 ч. цеппелины и подводные лодки, находившиеся к северу от германского флота, донесли, что наши главные силы повернули в NW—ом направлении, а через час сорок пять минут Шеер увидел Гарвичский отряд. Убедившись, что Тирвит уходить не собирается, а, наоборот, намерен следовать за ним, германский адм. приготовился к ночным боям. Опыт ночных столкновений 31 мая не вызывал у него никаких сомнений, что наилучший способ отражения торпедных атак — это сохранить строй главных сил и выставить завесу в том направлении, откуда скорее всего можно было ожидать атаку. Поэтому он выставил сильную группу миноносцев в арьергарде и остался на курсе, не выслав никого, чтобы отогнать замеченные английские суда.

Тирвит продолжал следовать за неприятелем, пока не получил радио от адм. Джеллико с сообщением, что Гранд-Флит за дальностью расстояния не в состоянии оказать поддержки его отряду. Сознавая полную невозможность так или иначе повлиять на события дня, т. е. другими словами принудить противника к таким действиям, которые повлекли бы за собой эскадренный бой, Тирвит повернул обратно и в непродолжительном времени получил приказание следовать в базу.

Германский флот возвратился беспрепятственно, при чем адм. Шеер был порадован приятным сообщением о событиях, разыгравшихся на севере во время отхода Гранд-Флита.

Когда адм. Джеллико в 4 ч. д. ворочал на NW, он был убежден, что „неприятель после поворота или поставит мины, или же оставит за собой подводные лодки для действий на пути следования английского флота“, и поэтому считал „неразумным следовать тем водным пространством, по которому только что прошел неприятель“. Опасения главнокомандующего были вполне реальны. В 3 ч. 20 м. линейный корабль *Hercules* передал, что видит подводную

лодку; через двадцать пять минут он сообщил о появлении второй лодки, вслед за чем донес, что с *Dublin*'а видели еще одну немецкую *U*. Флот в это время следовал походным порядком № 5 проходом „М". Эскадры легких крейсеров, прикрывавшие арьергард, держались на линии ONO—WSW, имея между группами дистанцию от 3 до 5 миль. Цеппелины неотступно следовали за нашим флотом и в 4 ч. 45 м. 3-ья эскадра легких крейсеров открыла по ним огонь.

В этот момент казалось, что по близости находится только одна неприятельская лодка, но она, очевидно, занимала весьма удобное для себя положение. Следовавший на восточном фланге завесы крейсер *Dublin* вскоре после четырех часов донес, что лодка замечена на NW, добавляя при этом—„непосредственной угрозы кораблям она не представляет". Для кораблей действительно угрозы не было, но лодка находилась как раз на пути следования легких крейсеров. В 4 ч. 45 м., когда *Falmouth*, обстреляв цеппелин, повернул на присоединение к *Dublin*'у, в него попала торпеда, выпущенная с *U-66* [1]). Лодка занимала позицию в районе Flamborough Head и заметила наши линейные крейсера, когда последние около 4 ч. шли S-ым курсом. Она упорно держалась за ними в течение часа, а затем воспользовалась удачным моментом, который ей представился после нашего поворота на NW.

Falmouth получил две торпеды с правого борта с расстояния меньше чем в 5 каб. Крейсер *Chester* находился в завесе вместе с *Falmouth*'ом, а так как при следовании каналом „М" дистанция между крейсерами уменьшилась, то и *Chatham* оказался неподалеку. Следующий к Ost'у—*Birmingham* еще не сблизился с остальными крейсерами своей группы и не имел с ними визуальной связи.

Адмирал Битти, узнав о случившемся, выслал на помощь *Falmouth*'у миноносцы *Pasley*, *Negro* и *Pelican*'а, сделав радио начальнику охраны восточного побережья с просьбой немедленно выслать буксиры и спасательные средства. Одновременно он предупредил крейсера, что им не следует рисковать, а предоставить спасение команды миноносцам.

Расстояние между линейными крейсерами и завесой было невелико, благодаря чему миноносцы уже через несколько минут подошли к месту катастрофы. Однако, вооруженный трауллер *Cookskin* успел подойти и ошвартоваться у поврежденного крейсера еще раньше и снял всех тех офицеров и команду, присутствие которых не требовалось для удержания *Falmouth*'а наплаву.

---

[1]) Шеер, стр. 183.

Командир *U-66* кап. лейт. Ботмер действовал весьма доблестно. Лодка подвергалась повторным атакам наших миноносцев и взрывам противолодочных бомб, на ней вывело освещение и она дала течь. Вода вливалась с такой быстротой, что команда уже считала свою участь решенной, однако командир ушел лишь около 7 часов после того, как выпустил еще несколько торпед, проскочивших буквально на несколько фут от цели.

Chatham и *Chester* почти час оставались у *Falmouth*'а, но затем, исполняя полученное категорическое приказание, отошли. В момент их ухода были все основания надеяться, что *Falmouth* доберется до порта. Он мог медленно подвигаться и держался на ровном киле.

Всю ночь он шел под своими машинами, развивая 2 узла ходу: в 11 ч. в. к нему подошли 4 миноносца четвертой флотилии, высланные главнокомандующим. Рано утром подошел спасательный пароход из Immingham'а и взял его на буксир, а к 9 ч. утра прибыл еще один буксирный пароход. К несчастью прямой курс на Хумбер пересекал линию позициии немецких *U*, находившихся в районе Flamborough Head. В полдень *U-63* встретилась с *Falmouth*'ом и удачно его атаковала. Обе торпеды попали. Нельзя не отметить исключительную умелость и лихость командира лодки, который несмотря на присутствие восьми конвоирующих миноносцев, все-таки сумел выйти на позицию. Однако даже и после четвертой торпеды крейсер остался на плаву. Только через восемь часов после последнего попадания он затонул, не доходя 5 миль до южного берега Flamborough Head.

Плавание Гранд Флита проходом „M“ явилось фактически пробой той опасности, которой подвергается флот при следовании по „зараженному“ району. NW-ый курс приводил прямо навстречу к неприятельским лодкам, высланным в район Blyth и обстановка складывалась весьма благоприятно для последних. Необходимость держаться внутри прохода заставила подтянуть ближе суда завесы и уменьшить дистанцию между эскадрами линейных кораблей, благодаря чему в сравнительно узком проходе оставалось мало места для свободного зигзагирования. Общая цель подводного противника—Гранд-Флит—сразу оказался как бы в куче, стесненный в своем маневрировании. Не считая подводной лодки, потопившей *Falmouth*, в промежуток времени между 4 ч. д. и 9 ч. в. главнокомандующий получил одиннадцать донесений о замеченных немецких *U*. В некоторых случаях положение было чрезвычайно опасным. Так, например, когда лодка появилась в 2 каб. от *Galatea* (5 ч. 20 м.), или когда в 7 ч. 50 м. две торпеды прошли вплотную за кормой *Inflexible*'я. К половине девятого флот благополучно вышел из опасного района и эскадры в течение следующего дня

разошлись по своим базам, но опыт последняго похода произвел на адм. Джеллико сильное впечатление.

Командиры неприятельских лодок остались в заблуждении относительно своих успехов. Кап.-лейт. Ботмер считал, что он только повредил *Falmouth*'а, но зато потопил миноносец, командир *U-65* был убежден, что попал в *Inflexible*'я. Адм. Шеер возвратился в полной уверенности, что ему удалось нанести английскому флоту гораздо более крупные потери, чем имело место в действительности. Эти ошибочные сведения попали в донесение о походе и остались не исправленными в опубликованной им после войны книге.

Адм. Джеллико представлялось, что неприятелю, наконец, удалось выполнить именно тот план, который он всегда от него ожидал. Операция Шеера по мнению главнокомандующего преследовала цель навести английский флот на немецкие лодки и Джеллико считал, что пока мы не сможем иметь достаточного числа миноносцев для охраны легких крейсеров, английский флот при попытках принудить неприятеля к бою каждый раз, когда последний выходит в море, обречен на тяжелые потери.

Кроме того главнокомандующий был убежден, что немцы обнаружили проходы „L" и „M", и настаивал на необходимости немедленно протралить новый проход [1]).

Таков был его взгляд сейчас по возвращении из похода. Последствия похода в отношении всего нашего образа действий в Северном море были значительны.

С начала войны всегда казалось, что нам представится случай принудить противника к эскадренному бою, если последний попытается произвести набег на побережье крупными силами. Подобное мнение подтверждал тот факт, что за исключением выхода адм. Хиппера, закончившегося боем у Доггер-банки, неприятельские легкие силы никогда не предпринимали сколько нибудь серьезной операции без поддержки своих главных сил. Поэтому наши главные силы всегда высылались в море, как только неприятель начинал проявлять признаки активности. Теперь же по мнению адм. Джеллико наступил момент, когда требовалось пересмотреть подобную точку зрения. Не будучи обеспеченным достаточным количеством миноносцев, он не считал возможным в дальнейшем брать на себя обязательство гарантировать от неприятельской бомбардировки приморские города или в случае неприятельского десанта — помешать этой операции в первые же ее моменты. Он категорически настаивал на необходимости пересмотреть план „во что бы то ни стало искать противника, как только станет известным о выходе

---

[1]) В воспоминаниях Шеера однако не упоминается о проходах «L» и «M».

неприятельского флота“, не считаясь при этом с подводной и минной опасностью.

До сих пор существовало правило не искать боя в районе, ограниченном паралелью Horn Reefs и 5-ым меридианом. После последнего похода главнокомандующий предложил расширить границы опасной зоны и высказывал мнение о недопустимости маневрирования флота в районе к югу от параллели 55°30′ N и к востоку от меридиана 4° Ost. Опыт показывал, что далее к Ost'у крейсера не могут должным образом нести наблюдение.

Что же касается района к W-у от 4-го меридиана, то Джеллико считал возможным вести флот в эти воды, игнорируя минную опасность лишь в том случае, если действительно представится серьезный шанс принудить неприятеля к дневному эскадренному бою. Однако, при наличии угрозы от подводных лодок, флот не должен заходить к югу от Доггер-банки. Исключение из этого правила допустимо лишь при условии, что все суда, входящие в состав Гранд-Флита, будут иметь противолодочную охрану.

Другими словами предложение главнокомандующего сводилось к тому, чтобы возложить защиту Северного моря и английского побережия к югу от Сундерланда на местные флотилии обороны, Гарвичский и Хумберский отряды и 3-ью эскадру линейных кораблей. Джеллико совершено ясно и определенно указывал, что его предложение ни в какой мере не зависит от того, будет ли Гранд-Флит базироваться на Скапа-Флоу или Розайт, и что он согласен пересмотреть свое мнение лишь при условии, что он получит в свое распоряжение нужное ему количество миноносцев. Адмиралтейство согласилось с точкой зрения главнокомандующего и Гранд-Флит получил новые инструкции.

Уже в марте начальник морского генерального штаба адм. Оливер видел мало шансов на эскадренный бой, пока базой Гранд-Флита остается Скапа-Флоу, и первый морской лорд вполне с ним соглашался, выражая свое убеждение еще более энергично, чем Оливер. В апреле начальник генерального штаба указывал, что фактически противник господствует в части Северного моря к югу от Тайна и производит повторные выходы к Доггер-банке, против которых мы ничего сделать не можем. О том, что Гранд-Флит не успеет во время помешать предпринятому в крупных силах набегу на побережье, сознавалось давно.

Таким образом, операция 19 августа явилась кульминационным моментом в споре, продолжавшемся 6 месяцев, и как бы экзаменом для того или иного мнения.

Новые инструкции Гранд-Флиту служат ярким показателем той разительной перемены, которую внесло в войну на море тактическое использование подводных лодок.

В описываемый период, при отсутствии действительных средств борьбы с лодками, они настолько ограничили свободу действий флота, состоящего из сверх-дредноутов, каждый из которых имел район плавания в несколько тысяч миль, что воды, омывающие одну треть восточного побережья Великобритании и около половины всего Северного моря, оказались для него недосягаемыми. Однако, насколько нам не хватало миноносцев, настолько же немцам не хватало подводных лодок, и адм. Шеер был лишен возможности пользоваться указанными выше водами. Его система дальней разведки ложилась непосильным бременем на наличный состав германских *U*. К октябрю, когда бесконечные попытки адм. фон Хольтцендорфа [1]) возобновить подводную кампанию против торговли увенчались успехом, адм. Шеер лишился Эмской и Фландрской подводных флотилии, которыми он, во время выходов Флота Открытого моря, пользовался для разведки. Создалась своего рода мертвая точка, сдвинуться с которой было трудно.

Казалось, что в будущем оба флота, как английский, так и германский, обречены на пассивное созерцание друг друга через пространство, названием для которого было слово „ничье“ („no man's sea“), где борьба сводилась только к операциям против транспорта и торговли. Тем не менее обстановка была гораздо интереснее, чем представлялась с первого взгляда. Из двух систем новой морской политики, вызвавших на шахматной доске „пат“, одна из систем могла быть по какой нибудь особой причине, хотя бы и временно, оставлена. Адмирал Шеер мог в критический момент получить приказание, или разрешение, предпринять новый выход флота с подводными лодками, или даже без них, и события показали бы, оставит ли Адмиралтейство в силе ограничения, наложенные на Гранд-Флит, или еще раз попробует прежними методами принудить Флот Открытого моря к эскадренному бою.

Обстановка именно так и развернулась и результат оправдал ожидания.

Толчек дали немцы. Наши торговые суда, а не германские, бороздили моря и тяжесть положения давила не столько на Англию, сколько на Германию. Адм. Шеер, озабоченный престижем своего линейного флота, не мог удовольствоваться достигнутыми мелкими успехами и жаждал большего и был готов на выход, хотя бы и без подводных лодок. В конце концов, ровно через два месяца после своей августовской операции, он сделал последнюю попытку согласовать боевую деятельность флота в Северном море с новой подводной кампанией.

---

[1]) Начальник морского генерального штаба. *Ред.*

Днем 18 октября в Адмиралтейство поступили сведения, что обнаружены признаки, обычно сопутствующие предстоящему выходу германского флота в море. Однако, инструкции, отправленные главнокомандующему, ограничивались лишь приказанием поднять пары и быть в двухчасовой готовности. В течение 15 и 16 октября никаких признаков подводной деятельности немцев не наблюдалось, но 18 октября, когда германский флот начал готовиться к выходу, поступили сведения о лодках, замеченных у St. Abbs, Girdleness, у Шетландских островов и у Long Forties. Подводный противник не проявлял особой активности, отличающейся от нормальной, и если бы были какие нибудь причины предполагать, что Шеер пойдет к югу, Гранд Флит несомненно бы вышел в море. Но эти причины отсутствовали и Адмиралтейство не изменило отданных распоряжений. Задача по отражению предстоящего набега легла целиком на местные флотилии обороны. Тирвит получил приказание выйти в море и собрать весь свой отряд к W-у от маяка North Hinder, 3-ья эскадра линейных кораблей была выслана в Swin, а подводные флотилии из Blyth'а и Тайна на линию, проходящую вплотную к побережью между Сундерландом и Ньюкастлем.

Адм. Шеер снялся с якоря в полночь и направился в среднюю часть Северного моря, имея с обоих флангов растянутую на широком фронте завесу из миноносцев. Цель неприятельской операции оставалась полнейшей загадкой, ввиду чего адм. Джеллико, во избежание всяких случайностей, отправил из Кромарти *Weymouth*'а, *Melbourn*'а *Achilles*'а и *Minotaur*'а с четырьмя миноносцами в северный конец Северного моря следить, попытается ли Шеер отрядить в океан вспомогательные крейсера. Около половины девятого утра 19 октября радио-пеленгаторные станции установили место Флота Открытого моря. Эскадры Шеера находились в этот момент в 55 милях на NW от Ameland'а и шли курсом NW, т. е. направлялись в район, где находились наши большие лодки. В октябре одна из них—*E-38* под командой кап.-лейт. Де-Бур-Джессопа—вышла из Гарвича и заняла позицию к N-у от Ameland'а. Несмотря на крайне неблагоприятную погоду, лодка оставалась в дозоре в течение 5 суток, но ни разу за все время никого не обнаружила. 19 октября в 5 ч. 45 м. у. Джессоп заметил к Ost'у многочисленную группу больших судов, следующих W-ым курсом и пошел к N-у, чтобы их отрезать. Это ему не удалось, т. к. в 6 ч. 30 м. он, к крайнему своему огорчению, увидел, что линейные крейсера противника, имея концевым *Мольтке*, прошли мимо лодки. Двадцать минут спустя Джессоп обнаружил к Ost'у новую группу судов. На этот раз они шли прямо на него. По мере приближения противника

командир лодки опознал в них легкие крейсера, охраняемые миноносцами. Удачно маневрируя он вышел на позицию и с полумили расстояния произвел выстрел. К несчастию перископ запотел и торпеды были выпущены „в слепую". Обе не попали, а когда *E-38* снова всплыла на поверхность, то оказалось, что немецкие линейные корабли уже минуют лодку. Время подходило к 8 часам, новая попытка выйти на позицию не удалась и через несколько минут концевой корабль немцев прошел вне дальности торпедного выстрела. Спустя полчаса появилась новая цель: к *E-38* приближался трехтрубный легкий крейсер, окруженный четырьмя миноносцами. Несмотря на исключительно трудную обстановку, лихим маневрированием командиру удалось занять положение между крейсером и миноносцами и в 8 ч. 45 м. у., т. е. через три часа после того как был обнаружен первый немецкий отряд, он снова выстрелил. Обе торпеды попали [1]).

Около полдня Адмиралтейство получило сведения, что жертвою *E-38* стал крейсер *Мюнхен*, но затем дальнейшие известия о неприятельском флоте прекратились и только в 5 ч. дня снова выяснилось местонахождение адм. Шеера. В этот момент он находился в 90 милях на NW от Гельголанда, следуя к проходу Horn Reefs, очевидно, заканчивая свой поход. Все наши отряды обороны побережья немедленно получили приказание „перейти на обычное положение".

На этом закончилась серия выходов германского флота, на которые адм. Шеер возлагал свои надежды. Очевидно, он решил, что новая система разведочной службы не удовлетворяет обстановке и что флот не может свободно передвигаться в Северном море при отсутствии дальней разведки, возлагаемой на подводные лодки, которые играли столь важную роль в разработанном им плане. Теперь же лодки отсутствовали и октябрьский выход Флота Открытого моря более не повторился.

ГЛАВА III.

Отечественные воды.

С октября 1916 года по февраль 1917 года.

В предыдущем томе уже указывалось, что среди ряда вопросов, вызывавших безпокойство Адмиралтейства, не последнее место занимала возможность попытки неприятеля форсировать Дуврский пролив. После Ютландского боя

[1]) Час спустя *E-38* атаковала еще один неприятельский легкий крейсер, а на следующий день, возвратившись к месту своего дозора,—подводную лодку.

вероятность подобной попытки стала сомнительной, так как повреждения, полученные Флотом Открытого моря, лишали его в течение нескольких месяцев возможности обеспечить необходимое для операции прикрытие.

Кроме того, взгляды, высказанные после боя адм. Шеером и начальником морского генерального штаба адм. Хольцендорфом, очень быстро привели германское верховное командование к мысли о необходимости ограничить в будущем роль Флота Открытого моря лишь действиями, направленными к поддержки подводной кампании. Однако, создавшаяся обстановка тяжело давила на Германию; наши противолодочные мероприятия систематически развивались и ширились и германские *U* с каждым днем ощущали их все сильнее и сильнее. Если германское командование рискнуло бы послать ночью без поддержки легкие силы, то смелый набег на Дувр мог бы нанести значительный ущерб делу борьбы с подводными лодками, произвел бы замешательство в нашем торговом судоходстве и повлек бы за собой потери в транспортных средствах. Последнее соображение и заманчивость успеха побудили немцев организовать нападение.

В ночь на 23 октября 3-я и 9-я минные флотилии под брейд-вымпелом кап. 1 р. Михельсена, вышли для этой цели в Зеебрюгге [1]).

Адмиралтейство поняло, что немцами намечается какая то операция, и пришло к заключению, что она будет иметь место во Фландрской бухте. Поэтому утром 24 октября адм. Джеллико было передано приказание быть готовым быстро поднять пары, а отряду Тирвита собраться к Ost'у от пловучего маяка North Hinder. Одновременно все старшие морские начальники восточного побережья Англии получили предупреждение о „возможности набега с юга“. Тирвит подошел к маяку в час дня 24 октября, но флотилии Михельсена всю ночь продержались под берегом и, пройдя Maas'ский пловучий маяк около 2-х часов ночи, не встретились с нашими судами.

Не сомневаясь, что объектом неприятельской операции является район Дувра, Адмиралтейство отправило две предупредительные телеграммы адм. Бейкону, сообщая, что отряд неприятельских миноносцев в составе флотилии прибыл в Зеебрюгге и что по сведениям французов противник

---

[1]) 3-я флотилия состояла из 5-ой и 6-й полуфлотилии: 5-я полуфлотилия состояла из *V-71*, *V-73*, *V-81*, *G-88*, *V-67*, *V-68*, *V-47*. 6-я полуфлотилия состояла из *S-55*, *S-53*, *S-54*, *G-42*, *V-70*, *G-91*. Каждый из миноносцев имел три 4″ орудия и шесть торпедных аппаратов. 9-я флотилия состояла из 17-ой и 18-ой полуфлотилий. 17-я полуфлотилия состояла из *V-79*, *V-80*, *V-60*, *S-51*, *S-52*, *S-36*. 18-я полуфлотилия состояла из *V-30*, *V-28*, *V-26*, *S-34*, *S-33*. Каждый из миноносцев имел три 4,1″ орудия, или три 22 фунтовых и шесть торпедных аппаратов.

сосредоточил вооруженные баржи на канале Остенде-Брюгге. Последнее обстоятельство явилось полнейшим сюрпризом. Немцы уже в течение двух лет занимали бельгийские порты в качестве подводных баз, но ни разу не сделали попыток использовать их для каких либо других целей.

Сведения о противнике приводили к мысли, что на этот раз надо ожидать серьезной операции в секторе Ньюпорта, и Тирвиту было приказано выделить на усиление Дуврского отряда легкий крейсер и четыре миноносца. Назначенные суда—легкий крейсер *Carysfort* и миноносцы *Laforey*, *Liberty*, *Lucifer* и *Laurel* прибыли в Дувр 25 октября. Адмиралу Бейкону предстояла не легкая задача наилучшим образом распределить свои силы для защиты тех многочисленных объектов, которые оставались открытыми для неприятельского нападения. Помимо приморского фронта союзных армий, находившегося под непосредственной угрозой, надо было озаботиться охраной пути между Beachy Head и Downs и обезопасить стоянку громадного количества торговых судов, собиравшихся каждую ночь на рейде Downs. Помимо этого требовалось охранять сетевое заграждение и находящиеся при нем дрифтеры, а также путь следования транспортов, проходивших за сетевым заграждением, между Фолькстоном и Булонью. Рейд Downs адм. Бейкон считал наиболее важным пунктом, так как именно там сосредоточивались продовольственные грузы для столицы. Политические последствия удачного нападения на центр всей громады наших коммуникаций были бы не меньше тех, которые имели место в 1667 году во время экспедиции голландцев на Medway.

Кроме того удачное нападение грозило оставить столицу на несколько дней без продовольствия. Безопасность сетевого заграждения отходила на второй план. Однако, заграждение стоило громадных материальных и денежных средств, было создано с великим трудом и считалось в то время весьма действительным противолодочным средством. Сеть, которая начиналась у южного конца Goodwin, у South Calliper проходила до Outer Ruytingen, сторожилась значительным количеством дрифтеров [1]). Дрифтеры работали

---

[1]) В распоряжении начальника Дуврского патруля, адм. Бейкона 26 октября 1916 года находились: 6-я минная флотилия: легкие крейсера *Attentive*, *Carysfort*, лидер *Suift*, 32 эскадренных миноносца: (7 стояли в ремонте) 8 типа «L»—29 узл.; 11 типа «F»—33 узл.; 13 типа «B», «C» и «E»—30 узл., 12 мониторов (3 стояло в ремонте), из них 3 с 15″ оруд.; 5 с 12″ оруд. и четыре с 7,5″ оруд., 1 канонерская лодка. 3 малых миноносца. 5 колесных тральщика постройки 1916 года. 5-я флотилия подводных лодок. Легкий крейсер *Arrogant*. 10 подводных лодок типа «C» (четыре стояли в ремонте). Авианосец *Riviera*. 2 яхты. 78 трауллеров, 10 колесных тральщиков (старых). 130 дрифтеров. 30 моторных катеров.

группами от шести до восьми в каждой и находились при определенных участках заграждения. Все они не имели радио-телеграфа и никакого вооружения кроме нескольких винтовок.

Адм. Бейкон не считал под угрозой путь, проходивший через Канал к W-у от заграждения, но тем не менее имел на всякий случай на готове отряд для его защиты. Положение начальника Дуврского патруля было не из легких. Даже в обычное время его отряд не удовлетворял требованиям обстановки, а теперь и тем более. За последнюю неделю немецкие *U* проявляли усиленную активность и пришлось увеличить вдвое число судов, занятых конвойной и дозорной службой. *Attentive* бездействовал, будучи вынужден приступить к чистке котлов. Проблема, стоявшая перед адм. Бейконом, носила чисто оборонительный характер и он не мог рискнуть выйти в море, чтобы лично руководить операциями, так как был связан необходимостью оставаться в центре телефонной связи со всеми многочисленными сигнальными станциями и постами, расположенными между Beachy Head и North Foreland или Дюнкерком.

Затруднительность положения адмирала усугублялась сознанием уязвимости тех многих пунктов побережья, которые он должен был охранять, и полным неведением об истинных намерениях противника.

Считая, что наиболее угрожаемыми пунктами являются бельгийское побережье и рейд Downs, Бейкон 26 октября соответствующим образом развернул вверенные ему силы. Лидеру *Laforey* с его дивизионом было приказано следовать в Дюнкерк на усиление уже находившихся там *Swift*'а, *Syren*, *Racehorse*, *Falcon*'а и *Myrmidon*'а. *Laforey*'ю надлежало выйти лишь вечером и идти с таким расчетом, чтобы во время перехода Каналом служить охраной заграждения.

Лидер *Lawford* с дивизионом миноносцев был отправлен в Downs, куда они прибыли днем и стали на якорь на рейде. Эскадренный миноносец *Zulu* с двумя миноносцами типа „Р“ были назначены охранять путь через Канал к W-у от сетевого заграждения, а 30-тиузловой *Flirt* пошел на охрану дрифтеров, находившихся непосредственно при заграждении. Шесть миноносцев типа „Tribal“ — *Viking*, *Mohawk*, *Tartar*, *Nubian*, *Amazon* и *Cossak*,—составили ударный отряд на случай, если таковой потребуется, и остались в Дувре в распоряжении адмирала. Остальные 30-узловые миноносцы—*Mermaid*, *Greyhound*, *Kangaroo* и *Gipsy* были назначены в резерв.

При таком развертывании только в Дюнкерке, где кроме миноносцев стояли еще пять мониторов, наши отряды были сильнее отряда Михельсена, во всех же остальных угрожаемых пунктах мы были слабее. Но адм. Бейкон надеялся,

что назначенные суда смогут задержать противника до прибытия подкреплений.

После 24 октября никаких новых данных о намерениях или движении противника в Адмиралтейство не поступило. А два дня спустя Михельсен вышел из Зеебрюгге в набег на Дуврский пролив.

9-ая минная флотилия немцев получила приказание оперировать на пути следования транспортов из Дувра в Кале, на 3-ю флотилию возлагались операции против дрифтеров и сетевого заграждения [1]). Каждой из немецких полуфлотилий был назначен определенный район действий: 17-ой полуфлотилии предписывалось атаковывать все транспорты и миноносцы, обнаруженные к N-у и W-у от Varne, 18-ой поручался Па-де-Кале. Район операций 3 флотилии разделялся линией, соединяющей отмели Colbart и Sandettie. К северу от этой линии должна была оперировать 5-я полуфлотилия под непосредственным руководством Михельсена, к югу 6-я полуфлотилия. Миноносцы каждой из неприятельских флотилий держались соединенно до прибытия в точку, расположенную в двадцати милях на OtN от Goodwin Sands, после чего расходились согласно полученных инструкций. 9-я флотилия прибыла в назначенное место в 8 ч. 20 м. вечера и обе полуфлотилии немедленно пошли по назначению; 3-я флотилия подошла получасом позже и тоже разделилась. Наши суда выполняли полученные ими приказания с неменьшей точностью. Миноносец *Flirt* (лейт. Келлетт) вышел из Дувра вскоре после 8 ч. в. и следовал 12 узловым ходом, проложив курс на SW-у оконечность отмели Outer Ruytingen, лидер *Laforey* со своим дивизионом вышел одновременно, но сразу дал 20 узлов и вскоре скрылся из виду [2]). Курсы *Laforey*-я и *Flirt*'а сходились с курсом противника и немцы вскоре выяснили, что английские суда неподалеку. В 9 ч. 20 м., когда 18-я полуфлотилия проходила по северную сторону Outer Ruytingen, на немецких миноносцах заметили идущие слева контр-курсом четыре

---

[1]) Противнику было открыто широкое поле действий. В ночь с 26 на 27 октября в Канале находилось множество транспортов и пароходов с войсковыми и другими грузами:

15 пароходов вышло из Саутгэмптона в Гавр и Булонь и Руан.
7 » » » Темзы в Гавр и Кале,
5 » » » Литльхэптона в Руан,
1 » » » Портланда в Дюнкерк,
2 » » » Дувра в Булонь,
7 » » » Ньюхавена в Кале, Булонь и Диепп,
7 » » » Кале в Ньюхавен, Дувр и Барри,
1 » » » Булони в Ньюхавен,
7 » » » Руана в Саутгемптон и Ньюхавен,
2 » » » Диеппа в Ньюхавен и Гавр,
3 » » » Гавра в Саутгэмптон.

[2]) См. карту 2.

②

ЗАГРАЖДЕНИЕ ДУВРСКОГО ПРОЛИВА

Устье реки Темзы
Margate
North Foreland
Ramsgate
плав маяк N Goodwin
Goodwin Sands
Deal
Downs
плав. маяк S Goodwin
ДУВР
South Foreland
Folkestone
ДУВРСКИЙ ПРОЛИВ
буй № 9
The Varne
плав. маяк
Le Colbart
Мыс Cris Nez
Riden de Calais
КАЛЕ
Sandettie Bank
Outer Ruytingen
Inner Ruytingen
Le Dyck
West Dyck
Breedt Bank
Outer Ratel
West Deep
ДЮНКЕРК
ОСТЕНДЕ
0A 1A 2A 3A 4A 5A 6A 7A 8A 9A 10A 11A 12A 13A 14A 15A 16A 20A
30' 2° 30' 30' 51°

английских миноносца. Это был направляющийся в Дюнкерк дивизион *Laforey*'я и, если бы на наших миноносцах тоже обнаружили противника, один из неприятельских дивизионов оказался бы вынужденным принять бой еще до наступления ночи. Но немцы прошли незамеченными и *Laforey* прошел к якорному месту в Дюнкерке в полном неведении о близости неприятеля.

Через четверть часа с *Flirt*'а обнаружили 18-ю полуфлотилию. В 9 ч. 35 м. в., вскоре после прохода светящегося буя, который *Flirt* оставил в трех милях с правой стороны, вахтенный начальник рассмотрел слева по носу несколько миноносцев и сделал им „опознательный". Миноносцы отрепетовали сигнал и скрылись в темноте. Этот случай не вызвал подозрений командира *Flirt*'а; лейт. Келлетт считал весьма вероятным, что суда обнаружили друг друга одновременно и одновременно же сделали опознательные сигналы и что замеченные силуэты есть ничто иное как миноносцы дивизиона *Laforey*'я, который повернул обратно. Поэтому он остался на курсе и ничего не донес в штаб адм. Бейкона.

Противник быстро повернул и полным ходом пошел по направлению к пути следования транспортов. Хотя встреча немцев с нашими миноносцами уже имела место дважды, об их нахождении в море еще ни разу сообщено не было. 3-я флотилия неприятеля подходила тепер к сетевому заграждению, охранявшемуся четырьмя отрядами дрифтеров. 8-ой, 10-ый и 16-ый отряды находились к N-у и W-у от *Flirt*'а, а 15-ый к Ost-у. 5-я полуфлотилия во главе с кап. 1 р. Михельсеном первая обнаружила наши суда, охранявшие заграждения, и обрушилась на 10-ый отряд дрифтеров. 10-ый отряд состоял из пяти судов и наблюдал за заграждением к SW-у от буя № 7A. Старшим в отряде был дрифтер *Paradox*. Около 10 ч. в. с головных дрифтеров заметили несколько миноносцев и сделали им „опознательный". Миноносцы не ответили и капитаны дрифтеров, более подозрительные, чем лейт. Келлетт, начали стрелять по ним из винтовок. Передние миноносцы не обратили никакого внимания на стрельбу, но задние включили прожекторы и открыли огонь. Дрифтеры *Spotless Prince*, *Datum* и *Gleaner of the Sea* затонули немедленно; *Waveney II* был поврежден и загорелся, *Paradox* же избежал попаданий и ушел на NW.

Услыхав звуки стрельбы, раздававшейся на N и W от него, командир *Flirt*'а около 10 ч. 20 м. в. повернул обратно и пошел по направлению вспышек выстрелов. Его курс вел прямо на 6-ую полуфлотилию, которая, как уже знает читатель, имела приказание действовать по восточную сторону заграждения против дрифтеров, занятых дозором у французского берега Канала. Лейт. Келлетт все еще находился в заблуждении относительно истинного положения вещей и

полагал, что дрифтеры атаковали немецкую лодку, пытающуюся пройти заграждение. Вскоре после половины одиннадцатого, прямо на носу *Flirt*'а показался *Waveney II.* Как только его осветили прожекторами, выяснилось, что дрифтер недвижим и покрыт облаками дыма и пара. Одновременно на траверзе *Flirt*'а были обнаружены миноносцы, принятые за французские. Заметив на воде плавающих людей, лейт. Келлетт застопорил машины и спустил шлюпку. Как только шлюпка отвалила от борта, немцы открыли огонь и через несколько минут *Flirt* был уничтожен. Спаслись только гребцы спущенной шлюпки и находившийся на ней мичман.

Тем временем сведения о набеге достигли Дувра и Дюнкерка. Первым поднял тревогу командир яхты *Ombra* лейт. запаса Оуен. В момент нападения на дрифтеры он находился неподалеку от буя № 11-А, и как только увидел к W-у от себя вспышки выстрелов, донес по радио (в 10 ч. 30 м. в.) „неприятельские военные суда в двадцати милях на Ost от Дувра“. Сообщение Оуена через несколько минут получило подтверждение из Кале, откуда телеграфировали следующее: „Видим на море, к N-у от Кале вспышки, повидимому, от орудийных выстрелов“. Адм. Бейкон немедленно сообщил радио с *Ombra* в Дюнкерк и отдал своему отряду соответствующие распоряжения. В 10 ч. 50 м. миноносцы типа „Tribal“ — *Viking*, *Mohawk*, *Tartar*, *Nubian*, *Cossack* и *Amazon* получили приказание сниматься с якоря и выходить, а через пять минут было передано в Дюнкерк, чтобы выходил дивизион *Laforey*'я [1]). Вскоре после последнего приказания командир яхты *Ombra* сделал второе радио, сообщая, что „замеченные суда, повидимому, три миноносца, обстреливающие кого-то к N-у от меня“. Отправив первое радио, Оуен пошел к W-у и около 11 часов вечера пытался войти в связь с 16-ым отрядом дрифтеров, чтобы предупредить их об опасности. Тем временем две полуфлотилии 9-ой неприятельской флотилии час тому назад миновали сетевое заграждение и, пройдя незамеченными нашими дозорами, приближались к пути следования транспортов, поддерживающих сообщение между Дувром и французскими портами. В мо-
мент подхода немцев к Дуврскому проливу (между 10 ч.

---

[1]) Легкий крейсер *Carysfort* стоял в двухчасовой готовности. Получив приказание «приготовиться сняться с якоря», командир сообщил, что пары подымаются с наивозможной поспешностью и что он будет готов к походу через час с четвертью. Вслед за этим он сообщил, что сможет сняться с якоря в 11 ч. 20 м. и в ответ получил указание занять дозор между Фолькстоном и Gris Nez. В 12 ч. 45 м. последовало новое распоряжение: «Вам с четырьмя миноносцами надлежит нести дозор между South Goodwin и буем № 9А. Возможно, что французские подводные лодки находятся к Ost от линии, соединяющей буй № 9А с NO-ым буем Varne». *Carysfort* вскоре вышел в море, но в бою не был и лишь принял участие в поисках поврежденных судов.

30 м. и 11 ч. вечера) в особенно опасном положении находились четыре английских судна: дозорное судно *P-34* крейсеровало к NW-у от Varne, госпитальное судно *Jan Breydel* шло в Булонь и не вышло еще из района Gris Nez, пустой транспорт *Queen* возвращался из Булони и находился между Varne и французским берегом. Еще одно госпитальное судно — *St. Denis* — направлялось в Булонь и не вышло еще из северной части Дуврского пролива. 17-ая и 18-ая полуфлотилии передвинулись значительно вглубь Дуврского пролива, но не встретили никого. В 10 ч. 45 м. в. 17-ая флотилия достигла южной оконечности отмели Colbart и повернула обратно; 18-ая—прошла немного дальше и повернула на NO минут через двадцать после 17-ой полуфлотилии. Первый обнаружил их *Jan Breydel.* Около 11 ч. вечера, находясь в семи милях на NW от Gris-Nez, с госпитального судна заметили группу миноносцев, повидимому составлявших 17 полуфлотилию. Миноносцы шли к S-у от *Jan Breydel* и пересекали курс. Связанный законами международного права, а, следовательно, лишенный права так или иначе принимать участие в каких либо военных операциях, кап. *Jan Breydel*'я не мог дать знать по радио о появлении неприятеля. Вскоре после этого транспорт *Queen* и госпитальное судно *St. Denis* разошлись контр-курсами вблизи Varne. С *St. Denis* было замечено, что *Queen* несет все ходовые огни и что его сопровождают пять миноносцев. Встреча не вызвала никаких подозрений у кап. *St. Denis* и последний продолжал свой путь в Булонь. Как только госпитальное судно скрылось из виду, германские миноносцы быстро подошли с обоих бортов *Queen* и приказали транспорту остановиться. С *V-80* поднялся на палубу офицер и потребовал, чтобы капитан и команда сели в шлюпки, после чего *Queen* был потоплен артиллерийским огнем.

Затем 17-ая полуфлотилия продолжала свой поход обратно. Это нападение, состоявшееся между 11 ч. и 11 ч. 30 м. в., сопровождалось еще одним истреблением дрифтеров, охранявших заграждения. Около 11 ч. в. на них снова напала 5-ая полуфлотилия, которая в это время находилась в трех милях на Ost от South Sand Head, т. е. как раз на пути вероятного отхода дрифтеров в Дувр. Тревога уже распространилась, так как кап. 2-го р. Оуен сделал все, что было в его силах, чтобы предупредить дрифтеры о грозящей опасности. Ему удалось войти в связь с 16-ым отрядом дрифтеров и приказать им уходить в Дувр. Пока Оуен предупреждал 16-ый отряд, подвергся нападению (11 ч. 10 м.) 8-ой отряд, находившийся западнее. Последний потерял два дрифтера. А через четверть часа столкнулся с противником и 16-ый отряд. Два дрифтера были потоплены, один сильно поврежден, остальные направились к Goodwin. Пренебрегая

собственной безопасностью, шкипер головного дрифтера все время пускал ракеты с целью распространить тревогу. О новом нападении Оуену снова удалось передать радио. Уходя на West вместе с 16-ым отрядом, он усмотрел впереди себя два неприятельских миноносца и, повернув от них на обратный курс, потерял связь с дрифтерами, но в 11 ч. 35 м. в. радио его было принято в Дувре.

Из-за двух ошибок, одной при передаче радио, а другой при передаче телефонограммы, произошло недоразумение с распоряжениями адм. Бейкона, переданными им *Lawford*'у и его дивизиону. Бейкон не хотел, чтобы *Lawford* оставлял район Downs, а желал, чтобы на поддержку миноносцам типа „Tribal“ шел дивизион *Laforey*'я. Приказание, переданное в Дувр кап. 2 р. Кидль для дальнейшей передачи по назначению, говорило о том, чтобы дивизион *Lawford*'a „снимался с якоря и был на чеку“. Кидль, передавая полученное распоряжение вполне естественно добавил последние сведения об обстановке и *Lawford*'у в 11 ч. 17 м. в. было послано радио составленное в следующих выражениях: „Срочно. Снимайтесь с якоря и будьте на чеку. Получены известия о появлении неприятельских военных судов в двадцати милях к Ost'у от Дувра. На встречу противнику вышли из Дувра „Tribal'ы, а из Дюнкерка дивизион *Laforey*'я“. Это радио было передано неверно, или неверно разобрано, но только командиру *Lawford*'а кап. лейт. Скотту был вручен бланк, на котором слова „военные суда“ — („warships“) превратились в „воздушные суда“ („air ships“). Из полученного радио Скотт понял, что его роль пока ограничивается наблюдением, а когда позднее он перехватил радио *P-34*, который около полночи принял шлюпки с командой транспорта *Queen*, то он счел себя вправе оставить район Downs, раз ему стало известно о появлении немецких миноносцев. Поэтому Скотт пошел на Ost и в 12 ч. 30 м. ночи сделал радио, испрашивая инструкций. Ответ адм. Бекона гласил: „возвращаться в Downs немедленно“. Тут произошла вторая ошибка. При передаче на радио-станции телефонограммы адмирала название лидеров было перепутано. Вместо *Lawford* телефонист передал *Laforey*. Однако, обстоятельства так сложились, что происшедшая путаница не наделала бед. Дивизион *Laforey*'я вышел из Дюнкерка между 11 ч. и 11 ч. 15 м. в. и, миновав в полночь Dyck, находился там, где ему и надлежало быть. *Lawford* же в это время прошел South Goodwin и направился к Дюнкерку, но, конечно, если бы неприятель, пройдя сетевое заграждение пришел бы в их отсутствии на рейд Downs, ошибка телефониста имела бы катастрофические последствия.

Неудача, постигшая нас в эту ночь, обязана не этой ошибке и не ошибке радио, о которой упоминалось выше.

Неприятель ушел безнаказанно, вследствие неудачи в сосредоточении наших сил.

Миноносцы типа „Tribal“ вышли из гавани после приказания „сниматься с якоря и следовать под командованием командир *Viking*'а“. Командир последнего не счел это распоряжение за указание следовать соединенно, так как миноносцы вышли по полудивизионно. *Viking*, *Mohawk* и *Tartar* прошли западными проходами, а *Nubian*, *Cossack* и *Amazon* восточными. Последние в темноте не нашли *Viking*'а и действовали в течение ночи самостоятельно. Однако, все командиры пошли к бую № 9 А, т. е. к предполагаемому месту неприятельских операций. Продвигаясь к Ost'у, они увидели от себя к N-у и Ost'у вспышки выстрелов и ракеты, где в этот момент немцы атаковали 16-ый и 8-ой отряды дрифтеров.

Постепенно *Viking* и его миноносцы растянулись, *Cossak* не мог держать ход и отстал. Командир *Viking*'а, подойдя в полночь к бую № 9 А, увидел вспышки к N-у и с двумя миноносцами прошел заграждение. Почти одновременно командир *Nubian*'а кап. 2 р. Бернард заметил вспышки дальше к Ost'у и направился туда, отделившись от других миноносцев, которые в 12 ч. 35 м. ночи перешли заграждение NO-ым курсом. Приблизительно в это время было принято радио *P-34* о появлении немцев на пути следования транспортов и большинство командиров миноносцев повернуло в S-ом направлении. Около часа ночи миноносцы занимали следующее положение:

Viking, *Mohawk* и *Tartar* пересекали заграждение у буя № 9а, следуя 15-тиузловым ходом SSO-ым курсом.

Nubian—шел курсом SW 70° от буя № 8 А, ход 15 узлов.

Amazon—шел курсом SW 70° от буя № 9 А,

Cossack—находился поблизости от буя № 15 А.

Дивизион *Laforey*'я находился в трех милях на SO от *Viking*'а, следуя на NW.

Дивизион *Lawford*'а находился в 4 милях на OSO от плавучего маяка South Goodwin. Курс ONO.

Действуя самостоятельно, масса наших миноносцев собралась в средней части Дуврского пролива, т. е. в том районе, куда направлялся противник. Обе части 3-ей флотилии немцев находились в это время уже на обратном пути и были вне досягаемости, но 17 и 18 полуфлотилии, совершившие набег на путь транспортов, шли еще на NO, к центру заграждения. Первым вошел с ними в соприкосновение *Nubian*. В 12 ч. 40 м. ночи кап. 2 р. Бернард заметил прямо по носу миноносцы, принятые им за дивизион *Lawford*'а из Downs. Он сделал „опознательный“ и положил руль, чтобы разойтись, но через минуту другую 17 флотилия прошла у него по

левому борту, сделав в *Nubian* залп из всех орудий. Расстояние было небольшое и едва ли не все выпущенные немцами снаряды попали.

Командир *Nubian*'а немедленно снова положил руля, делая отчаянную попытку таранить концевой миноносец противника, но в этот момент под носовым мостиком взорвалась торпеда. *Nubian* остановился. Все орудия и механизм были выведены из действия. Носовые цистерны с нефтью вспыхнули. Горящий миноносец, окутанный огненными языками и облаками дыма, стал как-бы светящимся буем, поставленным посредине Дуврского пролива для указания места встречи с неприятелем. *Lawford*, находившийся в нескольких милях в направлении на South Goodwin, заметил огненный столб и пошел прямо на него. *Laforey*, находившийся ближе, но дальше к Ost'у, тоже увидел массу дыма, освещенного орудийными вспышками, и повернул туда же. Следующим столкнулся с немцами *Amazon*. Незадолго до боя командир *Nubian*'а заметил трауллер *Stroud*, державшийся вместе с дрифтерами у буя № 4 А, и уменьшил ход, чтобы опросить его, но шкипер не видал ничего, и *Nubian* лег на свой курс SW 80°, продолжая идти 15-ти узловым ходом. Командир *Amazon*'а вероятно слышал бой *Nubian*'а и видел огонь выстрелов, но разлучившись со своими миноносцами, он был несколько сбит с толку и ему приходилось соблюдать осторожность при встрече каких либо судов. В 12 ч. 15 м. ночи он столкнулся с немцами, но был настолько убежден, что встретился с нашими миноносцами типа „L", что в ответ на сделанный по нем залп ответил опознательным сигналом. Стреляли все немецкие миноносцы,но в *Amazon* попало только два снаряда, из которых один вывел из действия кормовое орудие, а другой—два котла кормовой кочегарки. Один из неприятельских снарядов попал в трауллер *Stroud* и убил шкипера.

На этом 17-ая полуфлотилия окончила свою деятельность, но оставалось еще 18-ая, находившаяся неподалеку.

Viking, *Mohawk* и *Tartar*, следуя S-вым курсом, быстро приближались к противнику.

Первым обнаружил силуэт немецких миноносцев командир *Viking*'а кап. 2 р. Олифант, шедший головным, и снова, как и во время предыдущих встреч в эту ночь, в критический момент возникли сомнения, какие это суда, свои или неприятельские? Олифант сделал „опознательный", немцы быстро проскочили под носом *Viking*'а и открыли огонь, пройдя по правому борту наших миноносцев. *Viking* не получил ни одного попадания и командир круто положил руль на борт, чтобы преследовать противника, но описав полную циркуляцию, чуть не протаранил *Mohawk*'а, у которого неприятельским снарядом заклинило руль, и командир его

кап. лейт. Браддль вышел из строя влево. *Tartar*, шедший вплотную за *Mohawk*, повернул вслед за ним. Как только командир *Viking*'а разошелся со своими миноносцами, он полным ходом бросился за немцами на NNO. С *Mohawk*'ом и *Tartar*'ом он разлучился, но догнать противника ему не удалось.

Этим эпизодом закончились боевые столкновения в ночь на 27-ое октября. Дивизион *Laforey*'я находился очень близко от места встречи *Viking*'а с 18-ой полу-флотилией. С *Laforey*'я видели вспышки выстрелов и начальник дивизиона кап. 2 р. Хорнелль послал *Lucifer*'а и *Lawrel*'я, но последние, несмотря на самый полный ход, не смогли войти в соприкосновение с неприятелем. С *Lawford*'а видели пламя горящего *Nubian*'а, но *Lawford* находился слишком далеко к W-у, чтобы поспеть подойти во время. Что же касается *Nubian*'а, то он остался неподвижным у буя № 5 А, где его обнаружили около часа ночи. Взрывом торпеды *Nubian*'у оторвало всю носовую часть и буксировать его можно было только кормой вперед.

К рассвету ветер засвежел и в 6 часов утра буксир лопнул. Тащивший его миноносец *Lark* не смог снова подать буксир и *Nubian*'а понесло на берег между South Foreland и St. Margaret's Bay. Несмотря на сильнейшую волну, перекатывавшуюся через разбитый миноносец, шкипер буксирного парохода *William Grey* все-таки ошвартовался у *Nubian*'а и в тот момент, когда до берега оставалось не более полукабельтова, снял всех раненых [1]).

Германские минные флотилии возвратились в свои базы без потерь.

17 полуфлотилия прибыла в Остенде в 3 ч. 45 м. утра. Кап. 1 р. Михельсен и остальные три дивизиона пошли в Зеебрюгге и пришли значительно позже. Наши рассыпавшиеся по Дуврскому проливу миноносцы в конце концов собрались около 3 ч. утра у South Goodwin и прошли вдоль заграждения в поисках поврежденных судов.

В своем донесении адм. Бейкон писал лордам Адмиралтейства. „Неприятельский набег был умело разработан и хорошо выполнен. Подобная операция принадлежит к разряду тех, успех которых зиждется на точном знании цели операции, места и времени нанесения удара... На стороне противника было одно крупное преимущество, ему не приходилось сомневаться, что всякое встреченное им судно— неприятельское. Наши же миноносцы его не имели и в критический момент встречи не могли сразу определить, с кем

---

[1]) *Nubian*'а удалось спасти и отремонтировать. Ему приставили носовую часть миноносца *Zulu*, которому взрывом мины оторвало корму. Новый миноносец был назван *Zubian*.

они имеют дело... Немцы имели определенный объект действий и заранее разработанный план, нашим же командирам приходилось гадать... Легче остановить налет на железнодорожный узел нескольких мчащихся с бешеной скоростью освещенных поездов-экспрессов, чем предупредить набег 33 узловых миноносцев в черную как чернила ночь в столь широком пространстве, как воды Канала... Моя система обороны против ночных набегов должна свестись к тому, чтобы защитить рейд Downs и прекратить движение транспортов. Совершенно естественно, что раз я не имею возможности предупредить неприятельскую операцию, надо сделать так, чтобы лишить неприятеля объектов для этой операции".

В следующем рапорте адм. Бейкон объявил, что он считает необходимым держать постоянную охрану на рейде Downs и в районе Остенде, и добавлял: „никакой попытки установить охрану Дуврского пролива сделано не было, да она и не могла бы иметь место при тех средствах, которые находились в моем распоряжении... Чтобы осуществить защиту Дуврского пролива против набега, надо беспрерывно держать в море значительно большее число миноносцев, чем может выслать противник, а также иметь соответствующее количество миноносцев в дозоре на подступах к угрожаемому району".

Адмиралтейство одобрило образ действия адм. Бейкона. Вот что писал по этому поводу первый морской лорд: „для того, чтобы иметь хотя бы некоторую уверенность в том, что наши миноносцы успеют во время встретить врага, надо каждую ночь держать в дозоре не менее двух минных флотилий, находящихся в тесной связи друг с другом, а для того, чтобы этот дозор был действителен, необходимо иметь еще одну флотилию в резерве. Но свободных миноносцев, которых можно было бы послать в Дувр, у нас нет, а поэтому, пока не будет удовлетворена нужда в миноносцах Гранд-Флита, надо обходиться наличными средствами и так организовать движение транспортов через Канал, чтобы по мере сил и возможностей обеспечить им безопасное плавание. Деятельность Дуврского отряда разнообразна. До сих пор она заключалась в охране дрифтеров, стоящих у заграждения, бомбардировке неприятельских батарей, установленных на бельгийском побережьи, поддержке воздушных набегов и производстве разведок, охране коммерческих судов, собирающихся в Downs'е, наблюдении за бельгийским побережьем с целью предупреждения набега на La Panne и, наконец, в охране путей следования войсковых транспортов через Канал. Из всех задач, возложенных на Дуврский отряд, наиглавнейшими являются охрана пути следования транспортов и охрана рейда Downs. Всякие другие соображения должны отойти на второй план, как

только станет известным, или можно будет ожидать, что неприятельские минные флотилии, базирующиеся на Зеебрюгге или Остенде, готовятся к выходу и усилены миноносцами, высланными из Германской бухты"....

Однако, Адмиралтейство не полностью разделяло мнение адм. Бейкона. Назначенные в Дувре комиссии по расследованию действий наших миноносцев вынесли постановление „что при создавшейся обстановке миноносцы типа „Tribal" не должны были вступать в бой". „Эти миноносцы", гласило постановление, „вышли в море, не имея оперативного приказа и не имея никаких указаний относительно походного строя. Часть их вышла из гавани через западный проход, часть через восточный, при чем, как только миноносцы оказались в море, они потеряли связь друг с другом"...

Препровождая постановления комиссий в Адмиралтейство, адм. Бейкон указывал, что миноносцы типа „Tribal" действовали в соответствии с его намерениями и что он одобряет их тактику. „Миноносцы в общем выполнили возложенную на них мною задачу, которая заключалась в том, чтобы следовать к бую № 9 А, где дрифтеры подверглись неприятельскому нападению. Было гораздо важнее не теряя ни минуты идти к назначенному месту, чем ждать, пока не подтянутся задние миноносцы. При данных обстоятельствах каждому из миноносцев следовало как можно скорее войти в соприкосновение с неприятелем, а затем, не теряя этого соприкосновения, отходить на остальные свои силы. Таков был бы идеальный образ действий, но идеал, к сожалению, редко осуществляется"...

С подобным взглядом Адмиралтейство не могло согласиться... „Весь опыт войны", писали лорды, „показывает, что при ночных столкновениях совершенно необходимо держать суда соединенно, чтобы избежать возможность роковой ошибки в отношении опознания противника. Ни при каких обстоятельствах миноносцы, следующие ночью навстречу неприятеля, не должны идти иначе как соединенно. В случае, если два отдельных отряда оперируют ночью из различных баз, деятельность их должна быть ограничена определенным районом, дабы они не могли встретиться друг с другом".

Этими указаниями решался вопрос тактики и решался конечно, правильно, но ими не устранялись источники могущих произойти ошибок при разрешении трудной и очень сложной проблемы. Всякий оперативный приказ, а тем более предусматривавший ночную операцию и принципиально вполне верный, может, однако, не достигнуть поставленной цели. Для того, чтобы быть уверенным в успехе, надо предвидеть всю массу могущих произойти случайностей и заго-

товить определенные и точные ответы на все могущие возникнуть вопросы при выполнении операции.

Дуврский отряд не имел еще опыта в отражении ночных набегов и ему предстояло многому поучиться в этом направлении раньше, чем быть в состоянии встретить врага во всеоружии. Однако, немцы не воспользовались временем, и не показывали никаких признаков намерений повторить попытку.

Уже через две недели после набега Адмиралтейство получило сведения об отозвании немцами 3-ей минной флотилии из Зеебрюгге в Германию. Подобная мера могла носить временный характер, так как вряд ли в планы противника могло входить ослабление его влияния в Дуврском районе. Однако, нужды нашего Дуврского отряда не могли рассматриваться отдельно, вне зависимости от общего положения с требованиями на миноносцы. Все увеличивающаяся активность немецких лодок в Канале и потери нейтрального тоннажа на западных подходах к Англии между Ушаном и Land's End настоятельно требовали усиления минных отрядов в Портсмуте и Девонпорте. Подводная война шла таким темпом и обстановка вызывала необходимость столь спешных мер, что адм. Джеллико признал „полезным и разумным „выделить из состава Гранд-Флита, а также из Хумбера, Гарвича и т. п. пунктов, миноносцы для организации тщательно разработанного нападения на неприятельские лодки, как только выяснится, что последние появились в значительном количестве и в сравнительно тесных водах, „подобных Каналу“.

Свое мнение главнокомандующий выразил в письменной форме 29 октября, а затем лично подтвердил его в начале ноября, прибыв в Лондон на совещание с членами правительства по вопросу о положении дел на морских театрах. В тот момент Адмиралтейство не могло собрать нужного количества миноносцев, чтобы выполнить предложение Джеллико. Средства, которыми оно располагало, и противоречивые взгляды заставили ограничиться компромиссом. Было решено усилить Дуврский патруль тремя дивизионами из Гарвича и держать их соединенно в качестве ударного отряда.

Такая мера должна была значительно облегчить задачу адм. Бейкона, который получал в свое распоряжение группу миноносцев, достаточно натренированных в тактическом отношении, что по мнению Адмиралтейства было чрезвычайно важно для успешной обороны Дуврского пролива. Выделенным трем дивизионам придавались пять лучших миноносцев 4-ой флотилии, стоявшей в Хумбере. Остальные миноносцы 4-ой флотилии должны были перейти в Портсмут, откуда им надлежало действовать наступательно против

германских лодок, оперирующих в Канале. Но так как с отозванием 4-ой флотилии с восточного побережья Англии 10-ая тральная флотилия, сформировавшаяся из новых тральщиков типа *Arabis*, оставалась без охраны, Адмиралтейство, опасаясь повторения случая с *Arabis*'ом, потребовало для охраны тральщиков посылки дивизиона миноносцев от Гранд-Флита. При этом было решено, что в случае, если адм. Джеллико при выходе в море не хватит остающегося наличного числа миноносцев для охраны линейных кораблей, часть 4-ой эскадры линейных кораблей должна оставаться в гавани.

Хотя намерения руководителей германского флота не могли быть известны в момент совещания в Лондоне, но не подлежит никакому сомнению, что полученные впоследствии сведения подтвердили правильность меры, предпринятой Адмиралтейством. Решение немцев сосредоточить все силы и средства флота для подводной войны с каждым днем крепло и крепло. В германской главной квартире в Плессе разыгрался инцидент, заставивший морское начальство в Берлине заново пересмотреть весь вопрос морской политики в целом.

3 ноября адм. Шеер получил сообщение о том, что две подводных лодки *U-30* и *U-20* в тумане сели на мель у Bovbierg и немедленно отправил туда четыре линейных корабля типа „Кайзер", а также линейный крейсер *Мольтке* с полуфлотилией миноносцев. Как только высланный отряд подошел к Bovbierg, миноносцы, не теряя ни минуты, подали на лодки буксиры и начали их стаскивать. Попытки снять *U-20* не увенчались успехом, но *U-30*, приткнувшуюся к мели мористее, удалось стащить. Пока шла работа, линейные корабли и *Мольтке* держались в дозоре к W-у и N-у от места аварии и вскоре оказались в районе, за которым наблюдала наша 11-ая подводная флотилия. Около полдня командир *E-1* кап. 2 р. Лоренс заметил к Ost'у от себя четыре „Кайзера", идущие N-ым курсом. Погода была очень свежая и удерживать нужный дифферент было настолько трудно, что только через час Лоренс мог выйти на позицию для атаки. Ровно в час дня, когда неприятельские корабли начали ворочать на S, командир *E-1* выпустил из носовых аппаратов четыре торпеды с расстояния 20 кабельтовых. Одна попала в *Гроссер Курфюрст*, другая в *Кронпринца*, в результате чего оба немецких ко рабля оказались выведенными из строя на продолжительное время. Этот случай произвел очень тягостное впечатление в германской главной квартире и адм. Шеер получил резкую телеграмму лично от императора. „Рисковать эскадрой" телеграфировал кайзер „и едва не потерять два линейных корабля ради спасения двух лодок—нерасчетливо (Stünde nicht in richtigen

Verhaltniss). Подобные попытки не должны иметь места в будущем".

Нельзя было ожидать, что адм. Шеер покорно проглотит пилюлю, подобную той, которую получил адм. Ингеноль в первые дни войны. После личных объяснений с императором его доброе имя, как начальника, было восстановлено, но доклад Шеера кайзеру показывает, что теперь (также как и после его секретного донесения об Ютландском бое) он уже не считал Флот Открытого моря в состоянии победить Англию и смотрел на него лишь как на силу вспомогательную, роль которой сводится к поддержке подводного флота. Составленный ранее план набегов и бомбардировок в Северном море был адм. Шеером окончательно оставлен. „Вся организация боевой готовности флота", писал он, „сводится к установлению наивозможно полной безопасности всех его операций и к обеспечению беспрепятственного прохода в базы судов, следующих с моря для ремонта и отдыха. Эта задача представляется чрезвычайно важной, так как при развитии в будущем подводной кампании (на которой по моему убеждению рано или поздно сосредоточится вся наша деятельность на море) флоту предстоит одна единственная задача—обезопасить выход и возвращение подводных лодок" [1]).

В новых планах Шеера на миноносцы, стоящие в Зеебрюгге, возлагалась важная роль. „Они должны", говорил он, „атаковывать сторожевые отряды, охраняющие Дуврское заграждение, и этим способствовать прорыву лодок". Однако, нельзя сказать, чтобы в это время намерения германского главнокомандующего энергично приводились бы в исполнение. Отозванная 3-ья минная флотилия не была заменена другой, а предпринятая немцами в Дуврском районе новая операция значительно убавила решимость и энергию кап. 1 р. Михельсена.

Придя к заключению, что противник решил, наконец, сосредоточить свое внимание на районе, в котором для его легких сил имелось так много объектов для нападения, Адмиралтейство предприняло некоторые шаги, чтобы облегчить положение адм. Бейкона. После октябрьского набега первый морской лорд, как уже говорилось выше, написал, что для безопасности Дуврского пролива, необходимо держать в дозоре не менее двух минных флотилий и иметь одну флотилию в резерве, в виду чего некоторое количество миноносцев было собрано для этой цели из других районов. 28 октября лидер *Lightfoot* и четыре миноносца были высланы из Гарвича в Дувр на присоединение к *Carysfort*'у и находившимся там ранее восьми миноносцам; на следующий

[1]) См. Шеер, 191—193.

день туда же прибыли из состава 1-ой флотилии *Lapwing* и *Phoenix* на замену *Nubian*'a и *Flirt*'a, а 21 ноября пришли три миноносца выделенной 4 флотилии, стоявшей в Хумбере. Кроме того адм. Бейкону были обещаны два лидера с Гранд-Флита, как только вступят в строй заканчивающиеся постройкой *Seymour* и *Saumarez*.

Но ни одно из судов, вновь назначенных в распоряжение Бейкона, не приняло участия в столкновении с немцами во время осторожной попытки, предпринятой Зеебрюггской флотилией через несколько дней после прибытия первых подкреплений из Хумбера. Командующий германской флотилией кап. 2 р. ранга Гоель получил приказание пробраться на северный проход рейда Downs и уничтожить там все обнаруженные им военные и вспомогательные английские суда; при этом ему предписывалось в случае возможности бомбардировать Ramsgate.

В операцию была назначена 9-ая флотилия, усиленная тремя миноносцами Фландрской полуфлотилии (полуфлотилия „Z“ [1]). Ударный отряд противника вышел из Зеебрюгге в ночь на 23 ноября, насчитывая в своем составе 13 миноносцев. В 7 ч. 20 м. в миноносцы миновали плавучий маяк North Hinder и затем 14-тиузловым ходом пошли на „W“ по направлению Kentish Knock. Находясь в 6 милях от маяка, они проложили курс в северный проход Downs и уменьшили ход. К 9 ч. в. противник был в трех милях на NO от North Foreland, т. е. настолько близко от Ramsgate, что уже видел городские огни. Направляясь к месту якорной стоянки наших судов, немецкие миноносцы шли самым малым ходом и вскоре были обнаружены. У северного конца якорной стоянки недалеко от Broadstairs находился в дозоре вооруженный дрифтер *Acceptable*. Командир его, лейт. Фитцджеральд, неожиданно заметил шесть миноносцев, идущих ему под корму SSW-ым курсом прямо к якорному месту. Он не подозревал, что миноносцы неприятельские, и положил руля, чтобы им не мешать. Однако, они прошли от него очень близко, меньше чем в кабельтове, и он понял, что дело не ладно. Пришельцы были выкрашены светлее английских миноносцев и имели высокий полубак. Как только концевой немецкий миноносец миновал *Acceptable*'я, он открыл огонь, выпустив по нему и державшемуся по близости дрифтеру *Buckler*'у 10—12 снарядов. Дрифтер тотчас поднял тревогу и стоявшие в эту ночь на рейде миноносцы *Crusader*, *Saracen* и *Mermaid* немедленно снялись с бочек и дали ход. Но к моменту их появления на северном конце рейда неприятель скрылся, сделав несколько

---

[1]) 9 флотилия: *V-79, V-80, S-36, S-51, S-52, V-30 V-28, V-26, S-34, S-33*, полу-флотилии „Z“: *V-67, V-47, V-68*.

залпов по Margate. Неприятельская разведка была произведена настолько неудовлетворительно, что миноносцы даже не подождали, чтобы выяснить, с каким силами им придется встретиться в случае, если намеченное нападение на рейд будет доведено до конца. Этот случай, однако, показывал, что германское морское командование в Зеебрюгге решило во что бы то ни стало держать под наблюдением Дуврский район, и адм. Бейкон, посылая донесение о событиях ночи, приложил заново разработанный план защиты Дуврского пролива.

План предусматривал следующую дислокацию: днем предполагался держать между South Goodwin и Кале дозорный дивизион из числа гарвичских миноносцев, а на рейде Downs один монитор с 12″ орудиями. Для шести миноносцев, охранявших путь следования транспортов в Булонь, выделялись в качестве дальнего дозора два специальных миноносца, из которых один высылался в Dungeness, а другой в район Beachy Head.

Таким образом, в резерве оставались два легких крейсера, два лидера и дивизион миноносцев, при чем они должны были стоять в Дувре в готовности выйти в море в наикратчайший срок. Ночью, когда вероятность набега естественно увеличивалась, охрана рейда Downs усиливалась назначением легкого крейсера, лидера и дивизиона гарвичских миноносцев из состава дозора Goodwins—Кале. Этот дивизион в свою очередь заменялся дивизионом, стоящим днем в резерве в Дувре. Ночью в резерве в Дувре оставались один легкий крейсер, один лидер и дивизион миноносцев типа „Tribal“.

Признаки возобновления неприятельской активности в Дуврском районе не поколебали уверенности Адмиралтейства в том, что подводная кампания немцев займет первенствующее значение в войне на море и что грозящая опасность потребует совершенно исключительных мер. Эта опасность ощущалась всей страной в целом. Пресса высказывала явное беспокойство и как правительство, так и высшее морское командование подвергались суровой критике.

Все говорило за то, что смена кабинета министров и руководителей Адмиралтейства неминуема в ближайшем будущем. Никто не сомневался, что подводная война, заслонившая собою все остальное, вызовет необходимость решительно пересмотреть наши существующие методы морской войны. По словам Бальфура все применявшиеся до последнего момента меры оказывались не более как паллиативы и было вполне естественно ожидать, что проведение новой морской политики будет вверено новым людям. Наиболее подходящим лицом, могущим принять на себя всю тяжесть ответственности, представлялся адм. Джеллико, за последнее

время особенно горячо ратовавший по поводу надвигающейся опасности. Утром 23 ноября, когда адм. Джеллико собирался выходить с флотом в море, он получил телеграмму с предложением занять пост первого морского лорда и вступить в исправление новых обязанностей как можно скорее. Одновременно адм. Битти получил предложение занять должность главнокомандующего Гранд-Флитом. Оба предложение были приняты и уже через неделю адм. Джеллико прибыл в Лондон. Адм. Берней прибыл вместе с Джеллико и занял должность второго морского лорда, сдав командование 4-ой эскадрой линейных кораблей адм. Маддену. Младший флагман этой эскадры к.-адм. Дефф был тоже вызван в Адмиралтейство и назначен начальником отдела, ведающего борьбой с подводными лодками. Его заменил контр.-адм. Никольсон. На 2-ой эскадре также произошла смена флагманов. Старшего флагмана, вице-адм. Джеррама, заменил адм. Де-Робек, а младшего к. адм. Левесона—к. адм. Гуденефф, столь отличившийся за время войны в должности начальника отряда крейсеров. На 4-ой и 5-ой эскадрах лин. кораблей перемен в командовании не произошло. Адм. Битти настаивал на назначении начальником отряда линейных крейсеров командующего 2-ой эскадрой этих крейсеров к. адм. Пакенгама. Вопрос старшинства сильно усложнял дело в данном случае, но так как другого свободного флагмана, столь испытанного в крейсерской службе, не было, представления адм. Битти были уважены и Пакенгам был назначен командовать всеми линейными крейсерами. К моменту нового назначения Пакенгама исполнилось четыре года его беспрерывного пребывания на линейных крейсерах. Должность командующего первой эскадрой линейных крейсеров освободилась за назначением к. адм. Де-Брока начальником штаба Гранд-Флита и ее занял к. адм. Филлимор [1]). В командование 2-ой эскадрой линейных крейсеров вместо Пакенгама вступил к. адм. Левесон. Вакансии флагманов на 2-ой крейсерской эскадре и на 2-ой эскадре легких крейсеров, освободившиеся за уходом в. адм. Хита на 3-ью эскадру линейных кораблей и к. адм. Гуденеффа на 2-ую были заполнены к адм. Фриментлем и коммодором Ламбертом, исполнявшим до этого должность четвертого морского лорда.

Не успели закончиться все указанные перемены, как министерство Асквита пало. Занятие поста премьера Ллойд-Джорджем сопровождалось крупной переменой во всей правительственной машине. Был создан малый Военный Каби-

---

[1]) К. адм. Филлимор до этого назначения состоял в штабе русского верховного главнокомандующего для связи с английским морским командованием. *Ред.*

нет из четырех—пяти членов, освобожденных от министерских забот, и созданы новые дополнительные должности министров с возложением на последних обязанностей по разрешению различных мелких дел, возникающих в связи с мобилизацией всех ресурсов страны.

В состав Военного Кабинета вошли сначала Ллойд-Джорж, лорд Керзон, лорд Мильнер, Бонар-Лоу и Артур Гендерсон, а затем и новый первый лорд Адмиралтейства сэр Эдвард Карсон. Отныне Военный Кабинет не являлся более Советом для предварительного решения вопросов, решения, требовавшего дальнейшего его утверждения всем составом правительства. Постановления реформированного Военного Кабинета, вынесенные после обсуждения их совместно с военными и морскими авторитетами, никакому дальнейшему рассмотрению не подлежали и были окончательными.

Новому составу Адмиралтейства [1]) в дальнейшем предстояло сосредоточить все помыслы и всю энергию на противодействии подводной кампании немцев, но в данную минуту его внимание было привлечено к Дуврскому району и к Фландрской бухте.

22 декабря адм. Бейкон телеграфировал в Лондон, что германский миноносец прошел из Зеебрюгге в Остенде для усиления стоящей там минной флотилии, а незадолго до этого он сообщал о слухах относительно намерения немцев напасть на радио-станцию Дуврского района одновременно с набегом на рейд Downs или на стоянку коммерческих судов в устье Темзы. Адмиралтейство немедленно же решило еще усилить подкрепления, посланные в Дюнкерк на время длинных ночей, дающих противнику лишний шанс на успех. Тирвиту было приказано выслать из Гарвича в Дюнкерк лидер *Nimrod* с восемью миноносцами 10-ой флотилии „на случай набега, для службы в течение длинных, темных ночей". Незадолго до получения последнего приказания, в состав отряда Тирвита вошли присланный из Скапа лидер *Grenville* и восемь миноносцев, прибывших в Гарвич 19 декабря. Миноносцы, прибывшие с Гранд-Флита, пришли как раз во время, чтобы принять участие в крупной тральной операции на банке Swarte, а когда операция закончилась, то Тирвит получил приказание временно оставить их у себя. Таким образом, Тирвит имел в своем распоряжении 5-ую эскадру легких крейсеров, два лидера, один миноносец 1-ой флотилии, два 9-ой флотилии, два 10-й и шесть с Гранд-Флита [2]).

---

[1]) Новый состав в Адмиралтействе был следующий: Карсон—первый лорд Адмиралтейства, адм. Джеллико—первый морской лорд, адм. Берней—второй, к.-адм. Тюдор—третий, коммодор Холсей—четвертый, коммодор Пейн—пятый и Е. Прейтиман—гражданский лорд.

[2]) *Morning Star, Moon, Musketeer, Mandate, Opal, Nonsuch, Napier* и *Strongbow*.

В результате адм. Бейкон к концу года мог, помимо непосредственно собственного отряда, располагать одним легким крейсером, двумя лидерами и пятнадцатью—двадцатью миноносцами. Первые три недели нового года прошли в южном районе без всяких инцидентов. Но днем 22 января в Адмиралтействе были получены сведения о выходе германской минной флотилии из Германии в Зеебрюгге. Не могло быть никаких сомнений, что высланное на этот раз подкрепление также, как и в прошлый раз, предназначается для операций в Дуврском проливе и что если мы сможем разгромить противника раньше, чем он поспеет проскользнуть в свою базу, план немцев будет разрушен с самого начала. Задача перехватить немцев ложилась целиком на Гарвичский отряд. Через пять часов хода Тирвит со своими крейсерами и миноносцами мог бы занять позицию между банкой Schouwen и Маасским пловучим маяком, который противник вряд ли поспел бы пройти раньше полуночи. Успех дела зависел от того, чтобы пораньше, и в соответствующих силах выслать Гарвичский отряд.

Поэтому в 11 ч. 40 м. у. Тирвиту была послана телеграмма — „перехватить противника миноносцами и выйти с крейсерами в море, чтобы с рассветом оказать им поддержку“. Одновременно адм. Бейкон получил приказание немедленно отправить шесть миноносцев в Гарвич[1])

В момент получения Тирвитом телеграммы Адмиралтейства у него находились в готовности шесть легких крейсеров, один лидер и десять миноносцев, но днем прибыли подкрепления из Дувра и в 5 ч. 30 м. в. он вышел в море с шестью крейсерами, двумя лидерами и шестнадцатью миноносцами. Незадолго до его ухода получились сведения, что германская флотилия должна пройти Боркум между 4 ч. 45 м. и 5 ч. 15 м. дня. Было совершенно очевидно, что времени у нас достаточно и все говорило в пользу успеха операции. Вышедшие германские миноносцы составляли 6-ю минную флотилию (лидер *V-69* и десять миноносцев типа „V“, „S“ и „G“), находившуюся под командой кап. 2 р. Макса Шульца. Таким образом на нашей стороне было подавляющее превосходство в силах.

Противник имел возможность выбрать путь следования в Зеебрюгге, т. е. мог придерживаться побережья и пройти мимо Маасского пловучего маяка и плавучего маяка банки Schouwen или же проложить курс по середине Фландрской бухты, минуя пловучий маяк North Hinder. Учитывая это обстоятельство и придерживаясь по возможности директивы Адмиралтейства, Тирвит разделил свои миноносцы на две группы. Первая группа должна была оперировать у Маас-

---

[1]) *Nimrod, Moorsom, Phoebe, Morris, Matchless, Manly* и *Mansfield*, которые 19 декабря были отправлены из Гарвича в Дюнкерк.

ского пловучего маяка, вторая у банки Schouwen. Легкие крейсера, также разделенные на две группы, были высланы дальше к W-у между North Hinder'ом и Маасским плавучим маяком. Распределение всего отряда было следующее:

1. Маасская группа под командой командира миноносца *Grenville* разделилась на три дозора. Миноносцы *Rigorous* и *Rob Roy* составили западную дозорную линию, *Grenville*, *Redstock* и *Sorceress* центральную, *Meteor* и *Melpomene* восточную. Линии дозора шли на NNO и SSW, в расстоянии двух миль друг от друга.

2. Группа банки Schouwen под командой командира *Nimrod'а* составила две дозорные линии. Первая—*Nimrod*, *Moorsom*, *Phoebe*, *Mansfield*, *Manly*, *Matchless* и *Morris* должна была держаться между маяком и буем South Banjaard Bank; вторая—*Simoom*, *Starfish*, *Surprise* и *Milne*—между маяком и Schar.

3. Первый отряд крейсеров—*Centaur* (брейд-вымпел), *Aurora* и *Conquest*—должен был занять дозор в 25 милях к Ost-у от North Hinder'a, а второй—*Penelope*, *Cleopatra* и *Undaunted* в 10 милях к W-у от первого отряда. Линии дозора крейсеров шли параллельно, приблизительно на NO и SW.

Назначенные в операцию суда вышли тремя группами. *Grenville* со своими миноносцами снялся со швартовов в 4 ч. дня, легкие крейсера с *Simoom*, *Starfish* и *Milne* часом позже, *Nimrod* с шестью миноносцами оставил Дюнкерк в 6 ч. вечера. Погода стояла хорошая, видимость ясная. От Ost'a дул легкий ветер, но термометр быстро падал и скоро вода на палубе стала замерзать. Все суда прибыли в назначенные им места до полночи и в течение ближайших трех часов ничего не обнаружили.

Командующий германской флотилией избрал курс, проходивший приблизительно по середине между маяками North Hinder и Маас и в 2 ч. 45 м. ночи оказался в районе нахождения отряда *Centaur*'а.

Наши крейсера в момент встречи шли кильватерной колонной—курсом SW, имея головным *Centaur*'а. Германские миноносцы были замечены концевым крейсером *Conquest* идущими ему под корму с левой стороны на правую.

Когда противник оказался с правого борта, крейсера открыли огонь, но ни мы, ни немцы не светили прожекторами, так как суда освещались факелами из труб.

Противник стрелял оживленно, но огонь носил довольно беспорядочный характер. Тирвит, увертываясь от торпеды, описал координат, и повернул влево, чтобы зайти немцам в голову от NO-а. Этого ему сделать не удалось, так как германская флотилия укрылась за дымовой завесой и снова легла курсом на Зеебрюгге. Однако, встреча с английскими судами не прошла для противника даром. Лидеру *V-69* попавшим снарядом заклинило руль и в тот момент, когда

он описывал вынужденную циркуляцию, с ним столкнулся миноносец *G-41*. Последний настолько пострадал при ударе, что ход его упал до 8 узлов. *S-50*, шедший в кильватер *V-69*, потерял связь с остальными миноносцами флотилии и пошел самостоятельно 23 узловым ходом. К 3 часам противнику удалось оторваться от наших крейсеров и Тирвит повернул на S к банке Schouwen, в полном неведении, что два тяжело поврежденных немецких миноносца уходят от места столкновения самым малым ходом, и что третий неприятельский миноносец, хотя и неповрежденный, следует самостоятельно тоже к банке Schouwen курсом почти что ему параллельным.

О том, что Тирвит вступил в бой, было известно на всех судах его отряда, т. к. вспышки выстрелов были одновременно замечены как с *Penelope*, так и с миноносцев, находившихся у Маасского маяка и у Schouwen. Между 3 ч. и 3 ч. 15 м. у. они приняли радио, в котором Тирвит сообщал „неприятель находится в широте 52° 00′N и долготе 3°15′Ost его курс NO“, вслед за которым последовало второе радио с сообщением, что немецкие миноносцы рассеялись. Ни первое сообщение начальника отряда, ни второе не сопровождалось никакими указаниями относительно того, следует ли миноносцам оставаться в назначенных им дозорных районах или же надлежит итти к месту столкновения. Поэтому начальники групп не знали, должны ли они действовать самостоятельно или же оставаться на местах впредь до дальнейших приказаний. Командир *Grenville*'я кап. 2 р. Дундас считал себя не в праве оставлять порученный ему дозор. Командиры же *Meteor*'а и *Rigorous*'а думали иначе и бросились к N-у с целью отрезать противника от Гельголанда. Радио Дундаса „приблизиться“ ими принято не было, вследствие чего у Маасского маяка остались только *Grenville* и два непосредственно при нем находившиеся миноносца. Командир *Nimrod*'а, державшийся на юге, понял свою задачу так же, как и командиры *Meteor*'а и *Rigorous*'а и вместе с шестью своими миноносцами пошел 30 узловым ходом на NO. К W-у от банки Schouwen, миноносцы остались в назначенном районе. Командир *Penelope* повернул свои крейсера к Ost-у по направлению звука выстрелов. В результате всего этого, сразу после первого сообщения о появлении противника почти все наши суда потеряли взаимную связь и план операции нарушился. В своем донесении коммодор Тирвит подчеркивал правильность действий кап. 2 р. Дундаса. Однако, не следует забывать, во-первых, того, что большинство командиров действовало исключительно по собственному разумению, не получив никаких приказаний оперировать самостоятельно после того, как неприятель был обнаружен; во-вторых, что распоряжения Тирвита совершенно не предусмо-

трели самого важного вопроса, т. е. всей ночной операции в целом. Можно многое сказать в защиту тех командиров, которые полагали, что раз начальник отряда обнаружил силы неприятеля, поймать которые они были посланы, их первейший долг перехватить миноносцы рассеянной германской флотилии. Подобный взгляд находит себе подтверждение в действиях командира *Penelope* тем более, что по директиве Адмиралтейства на легкие крейсера возлагалась лишь задача поддерживать миноносцы.

Как только Тирвит понял, что дозоры покидают свои районы, он приказал им немедленно возвращаться, но радио его было принято только в 3 ч. 30 м. у. и только тогда все наши рассеявшиеся миноносцы повернули обратно. Радиостанция *Grenville*'я не приняла этого сигнала и кап. 2 р. Дундас, зная, что *Nimrod* ушел с своего места и идет к нему навстречу, повернул к N-у от Маасского маяка, опасаясь могущей произойти в темноте роковой ошибки.

Следующее сообщение о встрече с противником поступило с *Penelope*. Когда командир крейсера кап. 2 р. Лайнс убедился, что *Centaur*, находившийся от него к Ost-у, завязал бой, Лайнс повернул в SW-ом направлении и пошел на сближение с Тирвитом. Через десять минут после поворота, справа по носу был обнаружен медленно подвигающийся контр-курсом „одиночный неприятельский миноносец". Это был подбитый лидер германской флотилии *V-69*, уходящий после первого столкновения. Три наши крейсера открыли боевое освещение и с короткой дистанции засыпали миноносец снарядами. Все стоявшие на мостике *Penelope* были убеждены, что неприятельский миноносец затонул, а на *Cleopatra* даже слышали крики плавающих людей. Но, повидимому, прожектора поторопились выключить, не убедившись предварительно, что миноносец действительно погиб.

На самом же деле немецкий лидер, хотя и совершенно разбитый, остался на плаву и мог двигаться, несмотря на то, что потерял дымовую трубу и имел громаднейшую пробоину в корме. Через несколько часов он добрался до Ymuiden. Пострадавший при столкновении *G-41* дошел до голландского побережья и, медленно подвигаясь под берегом, достиг Зеебрюгге.

В момент второго столкновения Тирвит с *Centaur*'ом, *Aurora* и *Conquest* находился в восьми милях к S-у от *Penelope*, следуя к банке Schouwen. *Meteor*, *Melpomen*, *Rigorous* и *Rob-Roy* все еще полным ходом летели к Гельголанду. *Grenville* же шел на NO, избегая встречи с *Nimrod*'ом, которого он считал очень близко от себя[1]).

[1]) Опасения кап. 2 р. Дундас были на самом деле излишни, т. к. командир *Nimrod*'а, получив радио Тирвита с приказанием вернуться в свой район, повернул к банке Schouwen, *Simoom*, *Starfish*, *Surprise* и *Milne* находились еще к NW от банки.

Тем временем основная масса 6-ой германской флотилии пришла совершенно благополучно. После столкновения с *Centaur*'ом неприятельские миноносцы легли курсом между *Nimrod*'ом и районом дозора крейсеров Тирвита и прошли пловучий маяк Schouwen в 3 ч. 53 м., незамеченные находившимися по близости *Simoom*'ом, *Starfish*, *Surprise*'ом и *Milne*. Миновав пловучий маяк, противник оставил за собой все английские суда, так как Тирвит никого не выслал к югу от банки Schouwen. Третий отделившийся от своей флотилии германский миноносец,—*S-50* шел за ней и вскоре встретился с нашими дозорами. Около 4 часов, когда *Nimrod* приближался к банке Schouwen, с него заметили справа по носу миноносец. Командир *Nimrod*'а повернул прямо на него, но раньше, чем он пришел на дистанцию боя, *Simoom* с своими миноносцами уже завязал перестрелку с противником. Через несколько минут прерывистого артиллерийского огня, во время которого *Simoom* пострадал изрядно, в него попала выпущенная с *S-50* торпеда, взорвавшаяся под снарядным погребом. Пока шел бой, *Nimrod* старался пройти *S-50* под нос, но командир последнего быстро повернул на Ost. Поняв, что к S-у не прорваться, немецкий командир дал самый полный ход и, оторвавшись от *Nimrod*'а, проскочил к голландскому побережью и пошел под берегом к Гельголанду.

С попаданием торпеды в *Simoom* закончились боевые действия этой ночи. *Nimrod* со своим дивизионом к этому времени нагнал миноносцы группы *Simoom*'а и все они несколько перепутались. *Morris* снял с *Simoom*'а уцелевшую команду.

В 3 ч. 15 м. у. Тирвит принял радио *Nimrod*'а, что неприятельские миноносцы вблизи маяка Schouwen, и немедленно же ответил, что идет с тремя крейсерами к маяку. Через несколько минут узнав о попадании торпеды в *Simoom*, он повторил сделанное ранее радио о том, чтобы все суда оставались в назначенных им районах.

В 4 ч. 30 м. *Nimrod* донес, что неприятельские миноносцы скрылись. Вскоре после этого Тирвит узнал, что *Simoom* все еще на плаву, и не будучи уверен, был ли торпедный выстрел произведен с миноносца или же с подводной лодки, повернул к N-у (4 ч. 35 м.), желая выйти из опасного района. Час спустя с *Centaur*'а был сделан сигнал на *Penelope* с приказанием подойти к Маасскому маяку и с рассветом вместе с миноносцами *Grenville*'я произвести поиск по направлению банки.

Германская флотилия в 4 ч. 15 м. у. прошла буй Deurloo, и находилась уже внутри протраленного фарватера, ведущего к Зеебрюгге, т. е. вне всякой опасности.

К рассвету около четверти восьмого Тирвит подошел к Schouwen и поспешил прекратить операцию. *Nimrod*'у

было приказано утопить разбитого *Simoom*'а и со своими миноносцами образовать завесу для крейсеров. *Penelope* вскоре после 8 часов утра был отправлен в базу. Несколько неприятельских самолетов, летавших в районе банки Schouwen, подверглись обстрелу с наших судов, но они быстро скрылись и весь отряд Тирвита возвратился в Гарвич.

Результаты операции оказались исключительно неудачными. Несмотря на наши точные сведения об обстановке и на значительное превосходство в силах, основная масса неприятельской флотилии не была нами перехвачена, причем противник понес менее чувствительные потери, чем мы. Правда германский лидер *V-69* пострадал жестоко, но английское правительство не могло доказать, что поврежденное неприятельское судно укрылось в нейтральном порту, вынужденное к тому погоней английских миноносцев, и нидерландское правительство отказалось интернировать *V-69*.

Неудача предпринятой операции объяснялась ошибками простительными в ночном бою, но полученный урок был совершенно ясен. В операциях подобного рода всегда возможно, что отдельные командиры в известный момент смогут потерять связь друг с другом или с начальником отряда и оказаться перед необходимостью действовать по собственной инициативе. В последнем случае много будет зависеть от единообразия их взглядов на те или иные тактические принципы,—единообразия, которое в свою очередь будет зависеть от их тактической тренировки или же от полученных в данном случае директив.

Идеальным планом операции является такой план, в котором предусмотрены все возможности и все случайности, но, раз разработка подобного плана невозможна, то единственной гарантией согласованного образа действий при выполнении операции может быть только единая тактическая тренировка. Часть командиров миноносцев получила тактическое воспитание на Гранд-Флите, часть на Гарвическом отряде и разница в их взглядах на один и тот же предмет не могла не сказаться на успехе дела.

ГЛАВА IV.

Внешние театры (Восточная и Западная Африка, Месопотамия и Балтика) и Средиземное море.

(Карты 3 и 4)

I.

Восточная Африка и озеро Танганайка.

С уничтожением крейсера *Кенигсберга* в июле 1915 года исчезла последняя угроза нашему судоходству в Индийском океане [1]), но это событие не повлияло на операции в Восточной Африке. Британские и германские части как и раньше стояли друг против друга на границах колонии, а бельгийцы по прежнему занимали различные пункты по берегам озера Танганайка. На северном фронте в районах Taveta и Mombassa все еще оставались значительные силы противника. Генерал Леттоу-Форбек фактически удерживал всю германскую территорию, хотя еще в начале года мы захватили на побережьи остров Mafia. В NW-овой части колонии мы установили свое господство на озере—Victoria-Nianza, но на озере Танганайка беспрепятственно хозяйничали немецкие вооруженные пароходы. Предпринимать какие либо крупные операции с моря в тот момент не предполагалось и вопрос помощи флота сводился к восстановлению блокады, ослабленной в связи с сосредоточением судов в дельте р. Rufiji. Однако, и эта задача оказывалась не по силам и старший морской начальник на мысе Доброй Надежды к. адм. Кинг-Холл считал почти невозможным с наличным числом судов поддерживать блокаду. Крейсер *Weymouth* еще до уничтожения *Кенигсберга* был отправлен в Средиземное море, *Pyramus* требовался для операции в Персидском заливе, *Laurentic* тоже ушел, а *Hyacinth* и *Pionier* нуждались в ремонте. Таким образом у адмирала остались крейсер *Challenger*, вспомогательный крейсер *Laconia*, буксир *Duplex*, а также несколько колесных пароходов, действовавших против немецких транспортных судов. В отношении лишения противника необходимых ему боевых припасов особенного успеха не было, т. к. немцам удалось спасти значительное количество боевого запаса, оставшегося на затопленном пароходе в Mansa Bay. Но все же адм. Кинг-Холл смог организовать вверх по рек Lindi экспедицию, которая вывела из строя неприятельский транспорт *Президент*. Осенью беспокойство адмирала особенно усилилось. Сухопутное начальство опасалось, что, если немцам удастся сосредоточить силы против Mombasa, они смогут успешно провести намеченную

[1]) См. том III, стр. 72.

операцию тогда, когда моряки не будут в состоянии оказать какой либо существенной помощи. По счастью ген. Форбек не счел возможным рисковать своими ресурсами для крупной операции, исход которой был сомнителен, а к концу года его положение, вследствие неожиданного для него прибытия британского подкрепления, значительно ухудшилось.

С начала войны оз. Танганайка оставалась всецело в руках немцев. И было совершенно очевидно, что, если союзникам удастся вырвать у противника владение озером, соединенные операции против колонии значительно упростятся. Но германская флотилия, состоящая всего лишь из трех небольших тихоходных вооруженных пароходов, оставалась недосягаемой. Оно и понятно, принимая во внимание, что ближайшая английская морская база отделялась от Танганайки тремя тысячами миль африканской глуши, узких горных проходов и девственных лесов.

Тем не менее Адмиралтейство в апреле 1915 года решило „считать воды озера в сфере действия британской морской силы“ и послать туда соответствующие боевые средства. Были отобраны два 15-узловых моторных катера, в 40 фут длиною и 8 фут шириною, вооруженные 3-фунтовым орудием и пулеметом каждый, и посланы в Кэптоун. Оттуда они должны были следовать по железной дороге (2500 миль) в бельгийское Конго, Fungurume, а оттуда на паровых локомобилях в Sankisia (140 миль), после чего опять по железной дороге к реке Lualaba. При удачном их проходе 400 миль вверх по реке, им оставалось еще „пропутешествовать“ последние 180 миль по железной дороге, которая вела к небольшой бельгийской гавани на западном берегу Танганайки—Albertville, где имелось несколько батарей. Неприятельские батареи стояли на восточном берегу, составлявшем территорию германской колонии.

Командование экспедицией было возложено на кап. 2 р. Списер-Симсона. Вместе с ним отправились лейт. зап. Уейнрайт и мичман запаса Дудлей, а также морской врач Хенчелль, бывший помощник директора Лондонского института тропической медицины. Комплект команды катеров (рулевые, комендоры, мотористы, слесаря и т. п.) насчитывал 28 человек. Посланы были только добровольцы, отборные, отлично знающие дело люди, при чем все они были связаны честным словом хранить дело в полнейшей тайне. Несмотря на все трудности и опасности, счастье сопутствовало миниатюрной экспедиции так же, как в свое время оно сопутствовало адм. Стэрди в его плавании к Фалкландским островам. До последнего момента противник не подозревал ничего. 11 июня катера *Mimi* и *Tou-Tou* были погружены в Англии на пароход и в первых числах июля доставлены в Кэптоун. 5 августа они прибыли в Fungurume. Там их

перегрузили на передки фургонов, которые возятся волами, и 17 августа прицепили на буксир к локомобилям. 140 мильное путешествие началось на следующий день и заняло шесть недель, при чем на последних перегонах пришлось всю питьевую и пресную воду использовать для питания котлов локомобилей. Не говоря уже о лишениях, связанных с недостатком воды и страданиями от нестерпимой жары, пыли и горячего штормового ветра, а также от ядовитых насекомых, надо было еще преодолевать препятствия бездорожья. Путь приходилось уширять, часто взрывая стоящие на дороге гигантские деревья и строить мосты, которые бы выдержали тяжесть локомобилей и буксируемых ими грузов. Таких мостов построено было около 200 штук. 28 сентября экспедиция благополучно прибыла в Sankisia и два дня спустя бельгийская железная дорога доставила катера в Bukama. 1 октября *Mimi* и *Tou-Tou* были спущены в р. Lualaba—одном из верхних притоков Конго.

Вода в реке стояла настолько низко, что было опасно посылать катера под собственными машинами и пришлось идти под веслами (по 18 на каждом), при чем, чтобы не повредить гребных валов и уменьшить осадку, под катерами были принайтовлены анкерки. Грузы пошли на баржах. Только 8 октября, было признано возможным идти под моторами, взяв баржи на буксир. На следующий день, по прибытии в Musanga, подошел небольшой пароход с лихтером. Анкерки были убраны, катера и грузы подняты на лихтеры. Через десять суток, после бесчисленных новых затруднений, связанных с частыми посадками на мель, экспедиция добралась до Kabalo. Здесь катера снова перегрузили на железнодорожные платформы и 28 октября они, наконец, благополучно достигли места назначения—местечка Lukuga, расположенного на западном берегу Танганайки.

С разрешения местного бельгийского коменданта было решено немедленно же приступить к оборудованию маленькой гавани-убежища, выбрав для нее место под защитой находившейся здесь батареи. Для устройства брекватера были взяты глыбы взорванных прибрежных скал. Работы сильно затруднялись штормовой погодой, но несмотря на это через шесть недель гавань была готова и названа Kalemie.

23 декабря *Mimi* и *Tou-Tou* были спущены, а 24 декабря совершили пробный пробег, развив $13^1/_2$ узлов. В первый день рождества „Британская Танганайская эскадра“ стояла в полной боевой готовности, выжидая появления неприятеля. 26 декабря в 9 ч. 25 м. у. показался немецкий пароход, идущий на S. Начальник экспедиции дал ему пройти Kalemie и в 11 ч. 25 м. у. вышел из гавани, чтобы отрезать противника от его базы в Kigoma. Вместе с *Mimi*

и *Тоu-Тоu* вышел маленький бельгийской моторный катер *Vedette* с английской командой, нагруженный бидонами с нефтью на случай, если погоня затянется и на катерах не хватит горючего. Подобный случай был мало вероятен. Неприятельский пароход *Кингани*—старое деревянное судно в 55 фут длиною, не развивал более 7 узлов и имел лишь одну 37 мм пушку. Так как пушка стояла на носу, кап. 2 р. Снисер-Симсон приказал *Mimi* атаковать противника с кормы справа, *Тоu-Тоu* слева. В 11 ч. 40 м. неприятель заметил наши катера и, повернув на Ost, начал уходить. В этот момент он находился на расстоянии 25 каб. к S-у и сравнительно далеко в глубине залива Tembwe. Свежий ветер развел порядочное волнение. В 11 ч. 47 м. *Mimi* и *Тоu-Тоu* в 10 каб. открыли редкий огонь. *Kingani* оживленно отвечал из орудия и винтовок. Попаданий не было, но нашим катерам пришлось маневрировать, чтобы выйти на позицию.

К 11 ч. 52 м. дистанция уменьшилась и огонь *Mimi* и *Тоu-Тоu* стал действительным. Затем *Mimi* ускорил стрельбу и начал стрелять лиддитными снарядами. Один из снарядов попал в щит орудийной установки, убил командира и одного человека из немецкой команды. Следующий убил унтер-офицера. Несколько человек экипажа из туземцев выбросились за борт. Но немецкий рулевой, хотя и контуженный, не покидал штурвала, продолжая править на Kigoma.

Наконец в 11 ч. 58 м. на верхней палубе показался старший механик, который, вступив в командование, спустил флаг, застопорил машину и начал махать носовым платком.

К этому времени волна настолько усилилась, что было признано опасным посылать на *Кингани* призовую команду и ему было приказано идти в Kalemie, под конвоем обоих наших катеров. Вскоре после входа в гавань, *Кингани*, имевший несколько пробоин, затонул. Однако, уже через три дня пробоины удалось заделать, воду откачали и *Кингани*, переименованный в *Фифи*, всплыл.

Потеря не встревожила немцев. Они, повидимому, приписывали гибель своего парохода действию бельгийской батареи, оставаясь в полном неведении о присутствии английских катеров. На рассвете 9 февраля в Kalemie было получено сообщение, что показалось неприятельское судно, медленно подвигающееся на юг. Наша флотилия немедленно вышла ему навстречу и в 8 ч. 35 м. у. увидела в 40 каб. на SW пароход, внешний вид которого на зеркальной поверхности озера был очень сильно искажен миражем. Пароход начал усиленно дымить, выливая в топки масло, чтобы развить максимальный ход. Но старания были тщетны и

Mimi быстро его догнал. Через несколько минут с *Mimi* в него попало несколько снарядов. Затем с 35 каб. открыл огонь *Fifi* из установленного на нем 12-фунтового бельгийского орудия. Как только дистанция уменьшилась до 25 каб., попадания последовали одно за другим. Из 60 выпущенных снарядов 40 дали накрытие. Один из них, фугасный, попал в машину и разорвался между котлом и машиной, убив старшего механика; второй разбил машину и поджог систерну с маслом, а третий сделал подводную пробоину.

Пароход начал гореть и командир лейт. Одебрехт приказал команде садиться в шлюпки. Но не поспели шлюпки отвалить, как попали под обстрел и мгновенно затонули. Двенадцать немцев, включая командира, и восемь туземцев, удалось спасти и *Mimi* полным ходом пошел обратно, чтобы поскорее доставить раненых в госпиталь. Разбитый пароход *Гедвиг-фон-Виссман* горел как факел и скоро затонул. Так же, как и захваченный *Кингани*, он был деревянный, длиною в 70 фут, вооруженный двумя орудиями мелкого калибра. По сведениям, полученным от пленных туземцев, выяснилось, что с потерей *Виссмана* у немцев осталось два судна: быстроходный 25 футовой моторный катер *Вами* (не вооруженный) и п/х *Граф-фон-Готсон*. Последний был еще тихоходнее *Кингами*, но имел два 4" орудия и несколько мелких пушек. Столкновение с ним могло бы представить известный тактический интерес, т. к. у одной стороны было преимущество в артиллерии, а у другой — преимущество в ходе. Однако, кампания закончилась много проще. Ранним утром наши катера напали врасплох на *Вами*, перевозившего вдоль берега туземные войска. Командир *Вами*, видя невозможность уйти, выбросился на берег и поджог катер. Вскоре после этого немцы, вероятно, пришли к заключению о бесполезности дальнейшей борьбы на озере и взорвали свой последний пароход в гавани Kigoma, уничтожив также и все остальные пловучие средства.

Так закончилась самая маленькая и самая дальняя из всех британских экспедиций за время мировой войны.

Тем временем принимались меры для улучшения положения в Восточной Африке. В ноябре из Англии, Индии и из Капской колонии были посланы подкрепления, а в конце месяца адм. Кинг-Холл получил извещение об отправке в декабре линейного корабля *Vengeance* для содействия операции против Dar-es-Salaam'a, которая предусматривалась планом кампании 1916 года. Новый год ознаменовался двумя чрезвычайно удачными назначениями: ген. Смутс заменил заболевшего ген. Смит-Дориша, к.-адм. Чарлтон вступил в командование местными морскими силами. В состав их входил л. к. *Vengeance*, три монитора, четыре крей-

сера (два из них вспомогательные), две канонерки и восемь вооруженных колесных пароходов.

Утвержденный план не предусматривал, однако, задуманные ранее прибрежные операции. Ген. Смутс считал необходимым, раньше чем предпринимать какие либо серьезные попытки против Dar-es-Salaam'a, разбить основное ядро немецких войск. В этом направлении он и начал сосредоточение своих сил.

II.

Камерун.

На другой стороне африканского материка, в Камеруне, события шли быстрее. 25 августа 1915 года, через два месяца после неудачи, постигшей летом франко-британское наступление, в Duala состоялось совещание всех старших союзных начальников. Было решено возобновить летнюю попытку. Как и раньше, план предусматривал наступление на Yaunde, но детали операции на этот раз были иные. Наступление британского отряда намечалось по линии Ngwe-Wum-Biagas. Параллельно нам, но имея свою отдельную коммуникационную линию, должна была наступать главная французская колонна из передовой базы в Eseka на дорогу Yaunde-Kribi между Olama и Yaunde. На юге предполагалось двинуть на Ebolowa отряд полковника Меллюра при условии, что одновременно с ним английский отряд ген. Аймеринга начнет наступление на Bertua со стороны Dume. Кроме того в наступление должны были перейти и части, расположенные на севере, вблизи Нигерийской границы, и южнее—между Kampo и Ebajok вдоль северной границы испанских владений. Разработанный план удался. 1 января 1916 года пал Yaunde и в течение недели все части, наступавшие с севера, из бельгийского Конго и из французской экваториальной Африки, вошли в город. Сопротивление немцев было фактически сломлено. Только одна колонна бежавших немецких войск пробралась на испанскую территорию, благодаря тому, что группа союзных войск, наступавшая из Kampo, не смогла настолько продвинуться, чтобы отрезать линию неприятельского отступления.

На севере противник продолжал удерживаться до середины февраля пока не было захвачено Mora. Город сдался старшему морскому начальнику на побережьи кап. 1 р. Керру и кап. 1 р. Фуллеру, командовавшему участвовавшим в наступлении морским отрядом.

Блокада сама по себе была весьма действительна, но были найдены средства сделать ее для противника еще чувствительнее. На всех четырех реках, пересекавших район

операций—на Sanaga, Lukundje, Nyong, и Kampo—были установлены дозоры, при чем, по мере развития операций, деятельность дозора на Kampo получила особенно важное значение. Выяснилось, что немцы устроили регулярное транспортное сообщение из Muni в Yaunde, но дозор на Kampo быстро покончил с этим делом. К концу кампании ген. Доббель [1]) доносил в Лондон „что без помощи флота, оказанной на море, в лиманах рек и на берегу, сухопутные войска не смогли бы разрешить поставленной им задачи".

Кап. 1 р. Керр установил блокаду 29 февраля, а месяц спустя французское и британское правительства подписали конвенцию относительно управления захваченной территорией. За исключением небольшой полосы, тянувшейся на NO из Victoria к Нигерийской границе к югу от Yola, вся колония отдавалась в распоряжение французской администрации. Но конвенция носила временный характер и не должна была влиять на условия имеющего быть в будущем окончательного соглашения. До окончания войны за британскими морскими и сухопутными силами сохранялось право на неограниченное использование порта Duala.

29 марта конвенция была подписана и Камерунская кампания закончилась.

III.

Месопотамия [2]).

Перед тем как турки окружили ген. Тауншенда в Кут-эль-Амара [3]), кап. 1 р. Нун почти со всею флотилиею спустился вниз по реке. С осажденными войсками остался только катер *Sumana.*

В начале января 1916 года начальник флотилии собрал свои суда на Тигре в Ali Gharbi. Флотилия теперь состояла из четырех новых канонерок—*Butterfly*, *Cranefly*, *Dragonfly*, *Gadfly* [4]), четырех паровых катеров, оборудованных под тральщики, и одного моторного катера, который в начале войны был утоплен *Espiegle*'ем, но за тем поднят, отремонтирован и наименован *Flycatcher*. Отряд для освобождения Тауншенда был уже сформирован и готовился к наступлению на Кут. Командование им было вверено ген. Айльмер. Расстояние от Ali-Gharbi до Кута по берегу не превышало 50 миль, но по реке, вследствие многочисленных извилин, значительно больше. Между Ali-Gharbi и Hanna местность

---

[1]) Ст. том III, стр. 9.

[2]) См. карту 3.

[3]) См. том III, стр. 229.

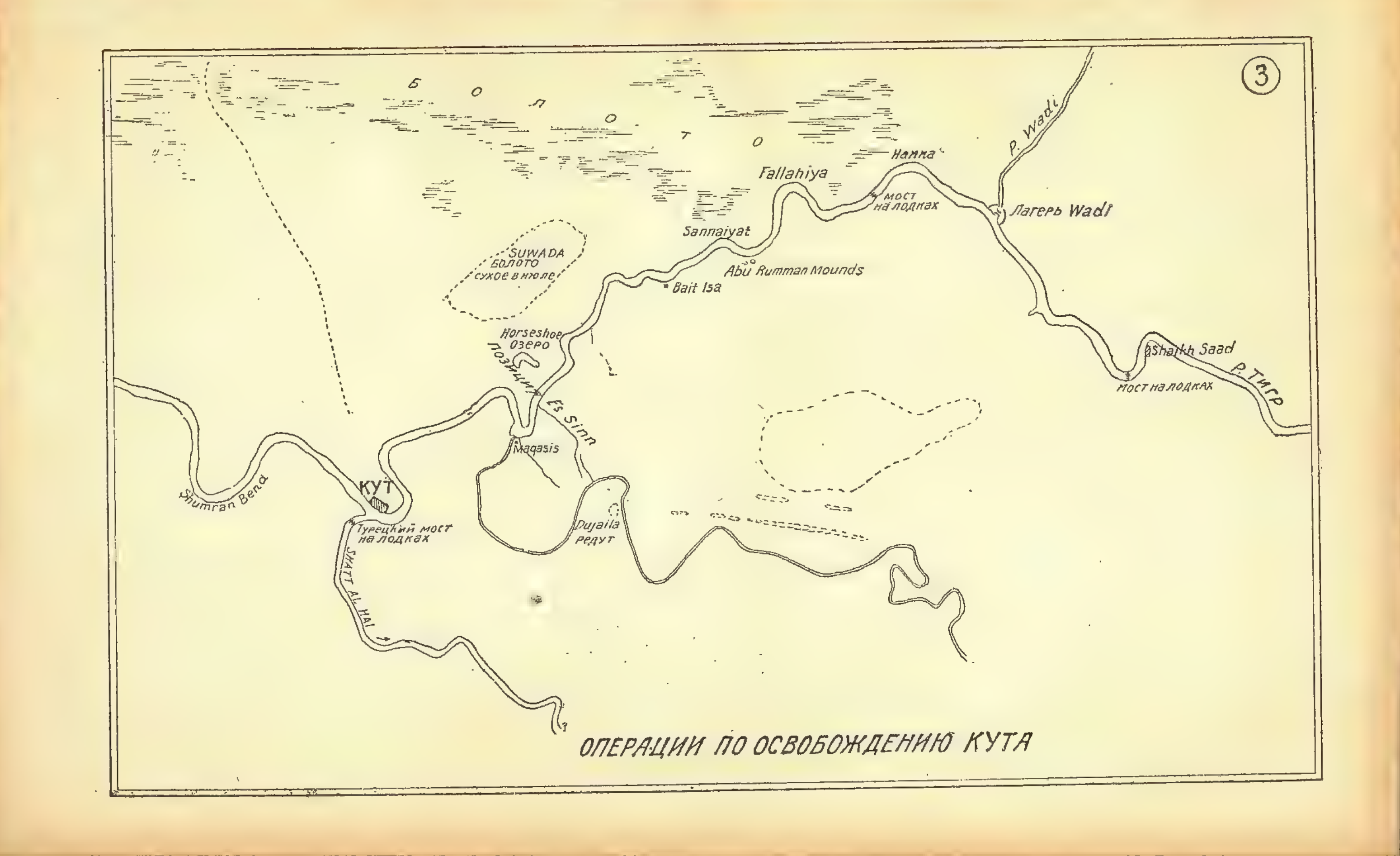
[4]) Каждая канонерка была вооружена одним 4" орудием, одним 12-ти фунтовым, одним 6-фунтовым, 2 зенитными пушками и 4 пулеметами.

открытая и не имеет никаких препятствий кроме впадающего в Тигр с севера несколькими милями ниже Hanna его притока Wadi. На левом берегу между Hanna и Sannaiyat местность на протяжении 8 миль заболочена и войска могли следовать там вдоль узкого коридора, тянувшегося между берегом и топью. Таким образом в распоряжении турок имелась сильная оборонительная позиция на левом берегу, которая могла бы преградить путь английским войскам, наступающим на Кут, но противник решил устроить первую позицию ниже. Как только турки узнали, что наши части сосредоточиваются в Ali-Gharbi, они поспешили собрать все свободные войска и спешно отправили их на позицию в трех милях ниже Shaikh-Saad. 5 января английские войска подошли к линии турецкого расположения и было решено на следующий же день дать бой. Ген. Айльмер повел наступление по обоим берегам реки, при чем канонерки, главным образом, поддерживали атаку на правый фланг позиции. Упорный бой продолжался двое суток. Вследствие утомленности войск видимых успехов достигнуто не было, но в ночь с 8 на 9 января турецкие войска оставили позицию и утром она была занята нами. Противники сначала отошел за Wadi, но затем возвратился и окопался на правом его берегу.

Отряд Айльмера и флотилия двигалась дальше и 13 января бой возобновился. После отчаянных схваток, продолжавшихся целый день, турки, чтобы избежать катастрофы, вынуждены были ночью отойти и заняли позицию у Hanna между болотом и рекою. 14 января флотилия произвела разведку, во время которой флагманская канонерка *Gadfly* получила попадание 4,8″ снаряда и ее пришлось отправить в ремонт в Abadan. 18 и 19 января канонерки бомбардировали позицию у Hanna, а 21 января Айльмер снова перешел в наступление. Канонерки энергично поддерживали атакующие части. Бой длился до наступления темноты с переменным успехом, но к вечеру стало совершенно очевидным, что наступление отбито и что первая попытка освободить гарнизон Кута потерпела неудачу.

Тем временем здоровье главнокомандующего ген. Никсона настолько ухудшилось, что 19 января он сдал командование ген.-лейт. Лейку, а 19 февраля высшее руководство операциями в Месопотамии было взято от индийского правительства и перешло в ведение военного министерства.

Никаких сомнений в необходимости выручить Тауншенда не было, но правительство в Англии и высшее командование колебалось относительно назначения срока новой попытки и плана ее выполнения. В конце концов было решено, что ген. Айльмер не должен начинать наступления ранее прибытия подкреплений, т. е. первых чисел марта, и что



ОПЕРАЦИИ ПО ОСВОБОЖДЕНИЮ КУТА

наступление не должно быть направлено против позиции у Hanna, а развиваться по правому берегу реки.

В марте, когда все было готово, обстановка значительно изменилась. На левом берегу турки по прежнему занимали старую позицию, но на правом берегу их главная оборонительная линия значительно отодвинулась назад. Устроенные здесь оборонительные сооружения (так называемая позиция Es Sinn) состояли из линии окопов, начинавшейся в пункте, расположенном в 14 милях выше Hanna и 8 милях ниже Кута, и проходила на юг к пункту, называвшемуся редут Dujaila. Отсюда несколько коротких рядов окопов тянулись на юго-запад к Shatt-al-Hai. На левом берегу неприятельская оборонительная линия заканчивалась окопами, упирающимися в болото Suwada. На правом берегу, кроме того находились авангардные позиции у Abu Rumman и Bait Isa. Наша флотилия получила к этому времени подкрепления. Прибыли канонерки „китайского“ типа — *Mayfly*, *Sawfly* и *Mantis*. Ген. Айльмер решил удерживать турок у Hanna, а позиции на правом берегу захватить с налета врасполох. В непосредственное командование атакующим отрядом Айльмер вступил сам лично. Отряд был разделен на две группы, одной командовал ген.-майор Кери, а другой ген.-майор Кембалль. Под покровом темноты атакующие части должны были незаметно сосредоточиться на правом берегу и, пройдя в течение ночи на юго-запад, с рассветом 8 марта овладеть редутом Dujaila. Считалось, что с захватом этой позиции удастся отбросить турецкие войска к реке и разбить на голову. Чтобы отвлечь внимание противника, одновременно с движением по правому берегу ген. Ионгхесбанду надлежало повести на левом берегу демонстративную атаку против позиции Hanna. Трем канонеркам было приказано бомбардировать правый фланг позиции, остальные же оставлялись ниже для охраны лагеря у Wadi. Операция не удалась. Опоздание в выступлении наступающих колонн и другие ошибки задержали штурм редута, в результате чего он успеха не имел. В полночь генерал Айльмер приказал отступить к Wadi.

12 марта Айльмер был сменен и на его место был назначен ген. Горринж. Его план сводился к медленному, систематическому продвижению по обоим берегам с тем, чтобы освободить проход в коридоре между болотом Suwaikiya и морем. Была надежда, что с захватом позиций у Hanna, Fallahiya и Sannaiyat на левом берегу и после очищения турками позиции Abu Rumman и Bait Isa, расположенных на правом берегу, мы сможем сломить сопротивление противника у позиции Es Sinn, защищающей подступы к Куту. К началу новых операций вода в Тигре поднялась и залила берега, в виду чего атака Hanna состоялась только 5 апреля.

Позиции удалось взять легко, также как и позицию у Fallahiya, но попытки овладеть турецкими окопами Sannaiyat потерпели неудачу. Поэтому было решено продолжать наступление на правом берегу и постараться взять позицию Es Sinn, а у Sannaiyat ограничиться пассивным образом действий. Позиция Bait Isa была захвачена, но дальнейшее продвижение шло чрезвычайно медленно и не было другого выхода подать своевременно помощь Тауншенду, как снова атаковать Sannaiyat'скую позицию. Новая попытка завладеть Sannaiyat состоялась 22 апреля. Безрезультатный бой длился долго, за это время войска настолько измучились, что им требовалось дать минимум трое-четверо суток, для отдыха, раньше чем возобновлять наступление.

Флотилия, состав которой теперь снова увеличился прибытием канонерок *Waterfly* и *Greenfly*, не могла принять большого участия в продолжительных и мало успешных операциях, последовавших за неудачей у Dujail'ского редута. Однако, на долю флотилии выпала задача сделать последнюю попытку проникнуть в Кут. К моменту неудавшейся атаки Горринжа позиции у Sannaiyat в Куте начал остро ощущаться недостаток в продовольствии и, т. к. операции по освобождению его гарнизона грозили затянуться до конца апреля, было необходимо как можно скорее, так или иначе, доставить гарнизону кое какие припасы, чтобы продолжить оборону города. 12 апреля расположение английских войск посетил командующий ост-индскими морскими силами адм. Веймисс и сообщил главнокомандующему ген. Лейку, что по его мнению очень мало шансов на успешный проход в Кут парохода, но, если генерал считает, что прибытие парохода с продовольствием сможет принести действительную пользу делу выручки Таушенда, он попытается это сделать. Лейк отвечал утвердительно и Веймисс немедленно же приказал соответствующим образом оборудовать п/х *Julnar*. С парохода было снято лишнее дерево, а все жизненные его части покрыты стальными щитами.

Несмотря на ничтожные шансы на успех и чрезвычайную рискованность предприятия, на флотилии не оказалось ни одного офицера и матроса, который бы не выразил желания участвовать в деле. Командиром *Julnar*'а был назначен лейт. Фирман, а его помощником лейт. запаса Коулей, в виду его исключительного знания фарватера. Инженер-механику Рид была поручена машина парохода. Команда состояла из двадцати отборных матросов.

В 8 ч. вечера в ночь на 24 апреля *Julnar* вышел из Fallahiya имея 270 тонн груза. При проходе линии наших укреплений, войска открыли ураганный артиллерийский и пулеметный огонь, чтобы отвлечь внимание турок и заглушить шум машин *Julnar*'а. Ночь стояла темная, луна скры-

валась в облаках. Противник знал о готовящейся попытке и его передовые посты вскоре донесли о появлении парохода. *Julnar* подвергся жестокому ружейному огню, но лейт. Фирман продолжал настойчиво идти вперед, подвигаясь со скоростью 6 узлов. Сильное течение мешало идти скорее. У Sannaiyat огонь особенно усилился, но *Julnar* благополучно миновал все извилины реки и дошел до Es-Sinn. Оставалось пройти еще десять миль и цель была бы достигнута. Но отсюда противники открыли артиллерийский огонь, который постепенно все усиливался. За несколько минут до прохода Maqasis снаряд попал в мостик. Командир был убит, лейт. Коулей ранен. В этот момент до Кута оставалось менее 8 миль. Раненный Коулей вступил в командование и продолжал идти вперед, но через три-четыре минуты *Julnar* наткнулся на протянутый через реку стальной перлинь и его нанесло на правый берег поблизости от возведенной там батареи. Сойти с мели *Julnar*'у не удалось и Коулей сдался на милость победителя. Турки повидимому думали только о мщении. Коулей был разлучен со своей командой и пропал без вести. Повидимому, его расстреляли.

Гарнизон Кута слышал ружейную стрельбу по обоим берегам реки, которая становилась все явственнее и явственнее, и гром артиллерийской канонады со стороны Maqasis. Затем канонада резко оборвалась и наступила полная тишина. В час ночи Тауншенд донес, что *Julnar* не прибыл, а произведенная утром воздушная разведка выяснила печальную судьбу парохода. У осажденного гарнизона не оставалось больше надежд на скорую помощь и 29 апреля ген. Тауншенд сдался.

IV.

Балтика.

Мы уже говорили о том, что за неудачей, постигшей немцев в августе 1915 года как при наступлении на Рижском фронте, так и во время операции в Рижском заливе, германские войска отошли от побережья Лифляндии и Курляндии. Участие Англии в противодействии планам противника ограничилось операциями двух наших подводных лодок — *E-1* и *E-9*, но считалось, что смелая атака командира *E-1* кап. 2 р. Лоренса самым обескураживающим образом повлияло на германское морское командование и вызвала горячую признательность России, которая еще до этого указывала на желательность увеличения числа английских подводных лодок. К этому времени просьба нашего

союзника была удовлетворена и одна из лодок — *E-8* уже находилась на пути в Ревель.

Донесение командира *E-8* кап. лейт. Гудхарта об его походе в русские воды представляет собой чрезвычайно интересный документ. Скагеррак он прошел легко, оставив в стороне „большую дорогу“ коммерческих судов, но днем ему пришлось погрузиться и пройти под целым флотом траулеров. Только в 7 ч. в. удалось снова подняться на поверхность. Он сразу же дал полный ход и, обогнув Скаген, вошел в Каттегат и в наступающей темноте заметил много пароходов, идущих на север. Все маяки и береговые огни ярко горели. Ночь была коротка и уже в 3 ч. утра 18 августа Гудхарт был вынужден погрузиться и пролежать на мелководьи, пока не прошли находившиеся по близости купцы. В 5 ч. 25 м. у. он рискнул всплыть, но опять быстро погрузился, скрываясь от показавшегося парохода. В 7 ч. у. он снова поднялся и, пользуясь спустившимся ненадолго туманом, шел полтора часа в надводном положении, после чего вновь погрузился и пошел 3 узловым ходом. В час дня *E-8* подошла ко входу в Зунд.

Здесь приходилось выбирать, идти ли дальше под водой, или подождать наступления темноты и проходить Зунд в надводном положении? Гудхарт предпочел первое и решил войти в Зунд под водою и уже внутри пролива ждать пока не стемнеет. Лодка пошла дальше, удерживаясь на 50 футовой глубине. В 3 ч. 6 м. дня Гудхарт поднялся до 21 фут, определился и погрузился снова до 50 фут, изменив курс с расчетом пройти северной узкостью. В 4 ч. 10 м. дня лодка находилась к Ost'у от маяка Helsingor. В 5 ч. 20 м. дня после нового определения Гудхарт лег на 11 саженной глубине на грунт, будучи сравнительно спокоен, что до сих пор он прошел незамеченным.

В 8 ч. 15 м. он поднялся. Датский берег был освещен, шведский погружен в полный мрак. Проложив курс на SW, командир был вынужден несколько раз уклоняться в сторону. чтобы не быть замеченным двумя миноносцами, шедшими очень большим ходом под датским берегом. Один из миноносцев резко повернул к S-у, но затем как бы в раздумьи остановился. *E-8* входила во все более и более опасные воды. Копенгаген горел огнями, с форта Middle Ground светил прожектор, лучи которого время от времени скользили по лодке. Затем мимо прошли несколько рыбачьих шхун, а с левой стороны лодки показалось какое-то небольшое судно с двумя красными огнями на мачте, двигающееся по направлению датского берега.

По счастью оно прошло не настолько близко, чтобы рассмотреть *E-8*. Гудхарт смело продолжал идти дальше, направляясь в проход Flint.

У Мальмö огни были едва заметны и определиться было чрезвычайно трудно. Кругом сновала масса рыбачьих судов с яркими топовыми огнями. Гудхарт пошел в полуподводном состоянии под одной машиной, развивая 7 узлов. Следуя Flint'ом он разошелся у западного его конца не менее как с 20 рыбаками, из которых некоторые несли два, а некоторые по три топовых огня, а одно из рыбачьих судов делало сигналы прожектором. Не успел Гудхарт, изменив курс, миновать рыбаков, как прямо на носу заметил небольшого купца, показавшего сначала зеленый огонь, а затем три белых. Купец, повидимому, стал на якорь, но приходилось остерегаться еще двух появившихся пароходов, а также судна делавшего сигналы прожектором. Вслед за этим в тот момент, когда *E-8* находилась прямо на NO от пловучего маяка с тремя стоявшими вертикально красными огнями, ее заметил появившийся в расстоянии 1—1$^1/_2$ каб. небольшой миноносец или трауллер.

Был ли тому причиной Копенгагенский прожектор, в лучи которого неоднократно попадала лодка, неизвестно, но погоня во всяком случае началась. Миноносец зажег красные и зеленые фальшфеера и изменил курс прямо на *E-8*. На 19 футах лодка быстро опустилась, но сильно ударилась о грунт, „очень твердый", как писал Гудхарт. Глубина скоро упала до 14 футов, но командир остался на курсе и попробовал идти дальше. Однако, через минут пять-десять последовало еще несколько ударов и лодка остановилась. Часы показывали 11 ч. 40 м. вечера. Прошло томительных 15 минут *E-8* снова всплыла. На правой раковине виднелся огонь пловучего маяка Drogden. Прямо по носу лодки, неся все огни, шли большой миноносец и легкий крейсер. Расстояние до них не превышало 1 каб., тем не менее командир успел опуститься и благополучно их миновал. Но уже через 4 минуты в $^1/_2$ каб. по носу появился другой миноносец. Гудхарт снова немедленно погрузился, рассчитывая опуститься на 23 фута, но на 16 футах лодка сильно ударилась о грунт и снесла все лопасти правого винта. *E-8* осталась лежать на грунте, прислушиваясь к тому, что делалось на поверхности.

В 12 ч. 15 м. дня 19 августа лодка сползла на 18 футов и пошла дальше, но удары о дно не прекращались. В 12 ч. 19 м. командир застопорил машину и тихо всплыл. Миноносец оказался совсем близко справа. Через минуту Гудхарт уже погрузился, опускаясь настолько медленно, насколько позволяла обстановка и, достигнув 17 футов, пошел своим курсом. По счастью глубина постепенно увеличивалась. Долгое время все шло хорошо, но в 2 ч. 10 м. ночи лодка снова коснулась грунта. Прождав час, Гудхарт всплыл, и опять увидел тот же миноносец. Однако, на этот раз он

был в миле расстояния и лодка погрузилась незамеченной. Когда в 7 ч. 15 м. утра она снова всплыла, миноносец исчез. В 8 ч. 53 м. утра пришлось погрузиться, скрываясь от парохода, а в 10 ч. 40 м. утра от нового миноносца. К этому времени батареи разрядились и командир решил, что надо опуститься на большую глубину и пролежать до наступления полной темноты, чтобы затем подняться и зарядить батареи. С 10 ч. 40 м. утра до 6 ч. 40 м. вечера *E-8* пролежала на грунте на 23 футовой глубине.

Когда в 6 ч. 40 м. вечера она всплыла, то оказалось, что впереди ее держится шведский дозорный пароход. В 8 ч. 25 м. вечера за кормой лодки показался дозор из трех судов, медленно подвигавшихся в Ost-ом направлении. Луна ярко светила и Гудхарт не рискнул оставаться на поверхности и снова опустился. В 9 ч. 30 м. сделали новую попытку заняться зарядкой аккумуляторов, но снова неудачно. От S-а показался миноносец. Только за 10 минут до полуночи удалось найти водное пространство, в котором можно было спокойно приступить к необходимой работе. Однако, времени впереди оставалось мало. В северных широтах ночь коротка. Наступило 20-е августа. В 2 ч. 20 м. ночи *E-8* опять была на грунте и командир занялся тщательным изучением карты. Из Зунда он выбрался совершенно и миновал побережье Швеции. Справа от него находился остров Рюген. За кормой проход, ведущий в Любек и Киль, а прямо по носу остров Борнгольм, который необходимо было пройти незамеченным. Дальше уже открывалось свободное пространство Балтийского моря.

В 9 ч. утра он всплыл, но в полдень опять погрузился. Лодка находилась недалеко от Рюгена, а так как Гудхарт хотел быть уверенным, что пройдет незамеченным с Борнгольма, то решил до вечера не подниматься, а затем проскользнуть и зарядить батарею для долгого дневного перехода на север. К 7 ч. в. *E-8* снова была на ходу, а 8 ч. спустя уже проходила по Ost-ую сторону острова Готланда, 21 августа в 9 ч. 2 м. в. пришлось погрузиться, скрываясь от легкого крейсера, который прошел прямо над лодкой. В 10 ч. в. Гудхарт всплыл и пошел на NO, минуя остров Эзель; 22 августа, перед рассветом, опять погрузился, но вскоре поднялся на поверхность и полным ходом пошел по назначенному курсу. В 8 ч. 30 м. у. он увидел прямо по носу Дагерорт и вскоре присоединился к *E-9* и вышедшему к нему на встречу русскому миноносцу. Вместе с ними *E-8* вошла в Финский залив и в 9 ч. в. ошвартовилась в Ревельской гавани. Лодка была немедленно введена в док и было приступлено к замене поломанного винта. Через 24 часа после своего прибытия Гудхарт доложил русскому адмиралу, что готов к выходу в море.

Деятельность *E-8* в Балтийских водах была продолжительна и сопровождалась не малым успехом. 5 октября у Кенигсберга она уничтожила артиллерийским огнем п/х *Маргаретт*, а затем вскоре ей попалась более крупная „дичь". 19 октября *E-8* пришла на позицию к W-у от Либавы и, оставаясь там в течение четырех суток, незаметно следила за неприятельскими дозорными миноносцами и тральщиками, державшимися у протраленного прохода в аванпорт. Дозоры соблюдали большую осторожность, вследствие чего, а также из за близости минного поля, Гудхарту не удалось подойти к противнику на необходимую дистанцию. 22 октября из гавани вышел тральщик и стал на фарватере у одного из буев, а с наступлением темноты начал жечь фальшфеера, как бы указывая место прохода в гавань. Гудхарт всю ночь напряженно ждал появления неприятеля, но до рассвета никто не показывался.

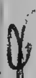
На следующий день в 7 ч. 30 м. утра на горизонте заметили дым; повидимому какое-то судно вышло из Либавы. Гудхарт немедленно изменил курс с расчетом выйти ему навстречу. Вскоре показались две очень высокие мачты, затем три трубы. Неприятель шел на West, имея с каждой стороны по миноносцу, которые зигзагировали. Командир *E-8* продолжал идти $7^1/_2$ узловым ходом, пока расстояние не уменьшилось до 15 каб., после чего он уменьшил ход до 5 узлов, чтобы сделать менее заметной струю от винтов. От SSW дул легкий ветер, осеннее солнце хорошо освещало цель. Для атаки от S-а обстановка была самая благоприятная. В 9 ч. 28 м. миноносец, державшийся с левой стороны противника, миновал лодку и через 4 минуты Гудхарт выстрелил из носового аппарата прямо под мостик немецкого корабля. В момент выстрела дистанция не превышала $6^1/_2$ каб. Через несколько мгновений раздался оглушительный взрыв, весь корабль покрылся дымом, обломки стали сыпаться кругом *E-8*. Лодка быстро пошла на глубину и на 50 футах опустилась на грунт, где оставалась в течение 8 минут, чтобы выждать, пока остатки взорванного судна не опустятся на дно. В 9 ч. 42 м. Гудхарт поднялся до 20 футов. Кроме 2-х миноносцев, стоявших на месте взрыва, никого не было и командир лодки решил их не атаковать. Миноносцы по всей вероятности не знали о присутствии *E-8* и не было смысла открывать им карты. Час спустя у места катастрофы показались еще четыре миноносца. Гудхарт повернул и ушел ими незамеченный. С рассветом следующего дня он по радио донес о произведенной атаке и пошел в базу. Жертвой его был крейсер *Принц Адальберт* в 9000 т.

Тем временем в Ревель прибыли—*E-19* (кап. лейт. Кроми) и *E-18* (кап. лейт. Халлаган). К моменту их прихода не-

мецкие морские силы в Балтике были несколько сокращены и держались главным образом в районе коммуникаций между Либавой и южной частью Балтийского моря. Поэтому наши лодки получили от русского командования директиву действовать двумя группами. Одна группа должна была оперировать на пути следования пароходов, доставляющих из Швеции в Германию руду, другая же против немецких военных кораблей на пути Данциг—Либава. Действия лодок сопровождались исключительным успехом.

11 октября в 8 ч. у. кап. лейт. Кроми „начал операции против неприятельской торговли". В 9 ч. 40 м. у. он остановил п/х *Вальтер Леонхард*, шедший с грузом железной руды из Лулеа в Гамбург. Команда была пересажена на проходивший мимо шведский купец, а пароход уничтожен подрывными патронами.

В полдень *Е-19* погналась за другим немецким пароходом *Германия*, подняв ему сигнал с приказанием немедленно застопорить машину. Пароход приказания не исполнил и полным ходом выбросился на берег. Кроми осторожно подошел к нему вплотную, чтобы снять команду, но последняя уже успела переправиться на берег. Попытка стащить *Германию* на чистую воду не удалась и командир *Е-19* был вынужден оставить эту попытку. Пароход, нагруженный 3 000 тонн руды, сидел крепко и быстро наполнился водой. В 2 ч. дня Кроми начал преследовать п/х *Гутруне* и уже через час пустил его на дно. Пароход шел из Лулеа в Гамбург и имел 4 400 тон руды. Команда была пересажена на шведский пароход. В 4 ч. 25 м. началась погоня еще за двумя большими пароходами, шедшими в южном направлении. 20 минут спустя один из них — шведский пароход *Nyland* с грузом руды в Роттердам—остановился. Судовые бумаги оказались в порядке и его отпустили. А через 10 минут был застопорен второй—немецкий п/х *Директор Риппенгаген* с магнитной рудой из Стокгольма в Наденгейм. В это время по близости проходил еще один шведский пароход, направлявшийся в Нью-Кастль, которому и было приказано принять команду *Директора*. Последний же был утоплен.



В 5 ч. 40 м. *Е-19* уже преследовала новую жертву, немецкий пароход *Никомедиа* с 7 000 тонн магнитной руды из Лулеа в Гамбург. Команда была посажена на шлюпки и отправлена на берег, пароход пущен ко дну.

Е-19 пошла вдоль западного берега Готланда. В дальнейшем произошла еще одна встреча, о которой следует упомянуть, так как она свидетельствует о разнице между английскими и немецкими методами ведения подводной крейсерской войны. Утром 12 октября Кроми остановил шведский п/х *Nike* и ошвартовился у парохода, чтобы его

осмотреть. *Nike* шел с грузом руды из Стокгольма в Штеттин, при чем капитан его имел свидетельство, выданное Ливерпульской портовой полицией, удостоверяющей национальность как капитана, так и парохода.

Следуя закону международного права и вековым обычаям английского флота, командир *E-19* послал на *Nike* призовую команду и отправил его в Ревель для всестороннего освещения вопроса.

Дальнейший ход дела показал, насколько трудно вести войну на море соединенными силами союзников, когда стоящие перед ними проблемы различны. В этот момент русское правительство серьезно опасалось последствий, могущих произойти от нарушения интересов морской торговли Швеции в Балтийском море. Появление нового противника на подступах к столице могло сделать для России непосильной тягость войны и наше правительство получило настойчивое представление из Петрограда с просьбой освободить *Nike*, не считаясь с тем фактом, что британский призовой суд не мог бы не признать законности приза.

Однако, английское министерство иностранных дел во главе с Греем считало недопустимым для Англии принять подобный образ действий и невозможным нарушить всю установленную призовую практику. Мы не могли отказаться от права британских призовых судов безапелляционно решать дело, руководствуясь только законами и обычаями международного права, не говоря уже о том, что освобождение *Nike* послужило бы весьма нежелательным прецедентом на будущее время.

По счастию Грей не замедлил найти выход из положения: пароход стоял в русском порту и Грей предложил передать его, с соблюдением всех формальностей, русским властям. Факт возвращения парохода Россией не мог повлиять на судебную практику британских призовых судов. Подобный акт являлся лишь любезностью и ни с какой стороны не мог рассматриваться как нежелательный для нас прецедент.

Свою успешную деятельность за кампанию 1915 года командир *E-19* закончил потоплением легкого крейсера *Ундине*. Находясь утром 7 ноября в западной части Балтийского моря, он заметил легкий крейсер с двумя миноносцами, но выйти на позицию не смог. Три часа спустя в тумане опять показался легкий крейсер, идущий 15 узловым ходом с одним миноносцем. Кроми быстро погрузился и в 1 ч. 45 м., с 5—6 каб. выстрелил из правого аппарата. Крейсер быстро описал циркуляцию, а затем сразу остановился. На нем начался пожар, и было видно, что конец его близок. Однако, командир лодки не хотел уходить, не удостоверившись в окончательной гибели противника.

Пройдя под миноносцем он снова вышел на позицию и выпустил вторую торпеду, попавшую в середину крейсера. Последовал один за другим два взрыва и все заволокло дымом. Миноносец открыл по перископу жаркий огонь фугасными снарядами. Лодка быстро погрузилась, но уже через три минуты снова поднялась. Крейсера на поверхности не было; оставался лишь миноносец, подбиравший плавающих в воде людей.

Спустя полчаса Кроми пошел к югу и на следующий день прибыл в Ревель. В донесении об удачной атаке, командир лодки подчеркивал, что при существующих условиях погоды атака удалась лишь благодаря внимательности и исключительной находчивости вахтенного начальника лейт. Шарпа.

Успехи, достигнутые *E-19* в борьбе с проникновением в Германию руды, разделила *E-9*. В течение 18 и 19 октября кап. 2 р. Хортон утопил немецкие пароходы: *Соддергам*, *Пернамбуко*, *Иоганнес-Русс* и *Дал-Алфоен*. Такие большие потери не могли не отразиться на работе германских орудийных заводов и серьезно повлияли на неприятельское судоходство в Балтике. Капитан *Nike* рассказывал, что после первого нападения *E-19* в Лулеа было задержано в ожидании конвоя не менее 15 пароходов и что после успеха *E-9* господство немцев в Балтике оказалось временно потерянным [1]).

Подобная обстановка не могла продолжаться долго. Наступила зима и с нею конец операциям лодок. *E-1* возвратилась в Ревель 30 октября и больше уже не выходила, 8 ноября возвратились *E-8*, *E-9* и *E-19*, а 17 ноября, после трехнедельного неудачного крейсерства, пришла в Ревель и *E-18*.

Подводная кампания этого года в Балтике окончилась.

V.

Средиземное море. Эвакуация сербской армии.

Наступление противника на Сербию началось в первых числах октября [2]) и сразу уже стало очевидным, что сербским армиям не остановить натиска. Атакованные превосходными силами одновременно с севера и востока сербы

---

[1]) Один из директоров завода Круппа Мюлон писал в «Журнале войны» (стр. 226) «9 ноября 1915 года я узнал из заслуживающего доверия источника, что за последнее время в Балтике появилось несколько английских подводных лодок. В результате этого германские суда не осмеливаются выходить из Киля и пришлось даже отложить испытания вновь строящихся судов».

[2]) См. том III, стр. 150.

медленно шаг за шагом отступали. 22 октября в то время, как северная сербская группа дралась у Шабаца и Неготина, болгары захватили Ускюб. Между Салониками и сербскими армиями был вбит клин и сообщения Сербии с Эгейским морем оказались нарушенными. В результате независимо от того, удалось бы сербам удержать свою территорию или нет, все равно в будущем приходилось вести им все снабжение со стороны Адриатики, если только болгары сумеют удержать Ускюб. В последнем вопросе мнения французских и английских авторитетов расходились. Даже через три недели после падения Ускюба ген. Жоффр все еще надеялся, что сербы вернут его обратно. Британское командование считало Ускюб потерянным окончательно и полагало необходимым отказаться от всякой надежды продолжать поддержку сербов из Салоник.

Руководствуясь этими соображениями, Грей 30 октября, поручил английскому послу в Риме обсудить вопрос с итальянским правительством и поставить его в известность, что если союзники хотят спасти сербскую армию от сдачи, необходимо обеспечить ей снабжение со стороны Адриатики.

Адриатическое море было всецело в руках Италии и нашему послу предлагалось просить римский кабинет, чтобы ответственность за новые коммуникационные морские пути легла исключительно на итальянский флот.

К началу ноября сербские армии были расположены группами на равнине Коссово от Нового Базара, через Престину и Призрен. Так как местность между Новым Базаром и Скутари прорезается северной частью Албанских Альп, то сербы в случае необходимости отступления под натиском противника были бы вынуждены при существующей обстановке отходить вдоль горной дороги, спускающейся от Призрена к морю, вдоль верхних проходов, в долину реки Дрин. Однако, и эта возможность вскоре оказалась под угрозой. Болгары быстро наступали вдоль железной дороги от Ускюба и угрожали захватом последнего пути отступления.

5 ноября, пока итальянское и английские правительства продолжали вести переговоры, армии короля Петра сделали последнюю попытку отбросить неприятеля. У Феризовика завязался отчаянный бой, длившийся не переставая трое суток, в результате которого болгары были отброшены к Качанику. Наступило некоторое затишье в операциях и сербское командование начало высказывать надежду, что быть может ему удастся удержаться на линии гор между Новым Базаром и Призреном.

Итальянский министр иностранных дел барон Соннино передал ноту Грея на обсуждение в морской генеральный штаб. Итальянцы, повидимому, не желали, чтобы какая либо

морская держава помимо их предпринимала в Адриатике операции широкого масштаба, и поэтому не отклонили сделанного им предложения. Однако, стоящая перед ними проблема была не из легких. Главные силы итальянского флота—6 дредноутов и 5 линейных кораблей додредноутного типа — базировались, главным образом, на Таранто, имея передовую базу в Бриндизи.

Наша эскадра из устаревших линейных кораблей и легких крейсеров под флагом контр-адм. Тербби уже с мая стояла в Таранто и составляла поддержку итальянского флота. Вместе с нею стоял отряд французских миноносцев. Все побережье между Бриндизи и Венецией было открыто атакам с моря, так как нигде на побережьи не имелось промежуточного порта, на который могла бы базироваться какая нибудь эскадра береговой обороны или группа минных флотилий. Береговая черта подвергалась особенной опасности. Главный железнодорожный путь от Римини до Термоли и несколько далее проходит у самого моря и таким образом двести миль береговой полосы подвергались угрозе неприятельской бомбардировки. От Барлетта до Бриндизи (90 миль) железнодорожное полотно опять тянется вплотную к морю, но здесь опасность была меньше. Южный участок дороги находился в непосредственной близости от Бриндизи и стоящие там суда могли быстро появиться в угрожаемых пунктах. Авангард главных сил итальянского флота в составе двух линейных кораблей додредноутного типа, трех крейсеров и 45 миноносцев базировался на Венецию, имея своей задачей охрану правого фланга армий, занимавших фронт на р. Изонцо.

Австрийский флот был слабее итальянского, но на стороне австрийского морского командования были два значительных преимущества. Первое заключалось в том, что главные силы австрийцев целиком базировались на Полу и, следовательно, итальянская эскадра в Венеции постоянно находилась под угрозой удара подавляющих сил противника; второе же сводилось к тому, что австрийцы всегда имели возможность, пользуясь проходами между островами Далмации и материком, незаметно послать в Каттаро ударный отряд крейсеров. Базируясь на Каттаро, подобный отряд мог достигнуть исключительных успехов на коммуникационных путях между южной Италией и Скутари или Северной Албанией.

К моменту передачи итальянскому правительству предложения Грея австрийцы уже выдвинули в Каттаро передовой отряд в составе двух устаревших линейных кораблей, двух броненосных крейсеров, трех легких крейсеров и семи миноносцев. Поэтому начальник итальянского морского генерального штаба контр-адм. Пини, представляя своему

правительству доклад по поводу английского предложения, указывал, что итальянский флот может выполнить предъявляемые ему требования, но при этом подчеркивал опасность, которой будут подвергаться транспортные суда, и необходимость принятия исключительных мер по их охране. Последнее обстоятельство требовало наличия большого числа миноносцев и адм. Пини настаивал на увеличении количества французских миноносцев до первоначального размера, а также о присылке английских миноносцев. Французские миноносцы были отозваны из Адриатики только временно и уже в начале декабря возвратились[1]). Мы же не могли выделить ни одного миноносца, но затем послали в Адриатику четыре подводные лодки для операций против Каттаро.

Переговоры между союзниками тянулись до последних чисел ноября; 24 ноября под председательством адм. Пини состоялось заседание комиссии в составе одного кап. 1 р. итальянского флота, 3-х офицеров итальянского сухопутного генерального штаба и французского и британского морских агентов.

В ночь накануне заседания австрийский крейсер *Гельголанд* с небольшим отрядом миноносцев вышел из Себенико и, производя набег в Отрантском проливе, прошел до Дураццо. Потери от набега были невелики, но австрийцам удалось напасть как раз на первую же партию транспортов. Между Италией и Албанией работали в это время шесть пароходов и один из них оказался потопленным. Комиссия собралась под впечатлением, что итальянскому флоту не удастся выполнить задачу беспрепятственно. Впереди предстояло не мало трудностей. Три порта выгрузки—Сан-Джиованни-Ди-Медуа, Дураццо и Валона—имели пристани, но последние были пригодны только для разгрузки мелких парусных судов требакулы, веками поддерживающих местный каботаж. Никаких современных средств для быстрой разгрузки пароходов там не было. Транспортам, очевидно, предстояло терять много времени и стоять в Дураццо и Сан-Джиованни на открытых рейдах, подвергаясь опасности подводных атак. Адм. Пини и его итальянские коллеги вновь подняли вопрос о присылке английских миноносцев, но наш агент, кап. 1 р. Ларкинг, смог лишь подтвердить, что, к сожалению, мы не в состоянии их дать, так как свободных миноносцев в Англии нет. Со своей стороны Ларкинг представил план охраны разгружающихся транспортов при посредстве дрифтеров, поддержанных легкими крейсерами.

---

[1]) Вторая французская минная флотилия ушла из Бриндизи в октябре и перешла в восточную часть Средиземного моря.

В ответ на оккупацию Грецией южного Эпира, итальянское правительство решило захватить и укрепить Валону. В течение ноября перед входом в гавань была поставлена сеть и установлены береговые батареи. Принятые меры в значительной степени устраняли подводную опасность и говорили в пользу Валоны тем более, что этот порт расположен в 62 милях от Бриндизи и в 130 милях от Каттаро — ближайшего пункта, откуда могли оперировать неприятельские лодки.

Однако, эти преимущества поглощались отсутствием более или менее хороших дорог из Валоны вглубь страны. Сравнительно сносный путь тянулся в южную Сербию, но к концу ноября была потеряна надежда, что сербской армии удастся отступить на Монастырь, куда этот путь спускался. Прибрежная же дорога между Дураццо и Валоной была доступна лишь вьюкам, благодаря чему бухта и окрестные селения были фактически отрезаны от западной Сербии, где стояла лагерем ее армия. Расположенная далее к югу Санти-Каранта находилась в руках Греции. Поэтому комиссия в конце концов была вынуждена пренебречь опасностями, связанными с пользованием северными портами, и решила производить выгрузку в Дураццо и Сан-Джиованни с тем, чтобы в случае возможности грузы переправлялись по реке Бояна в Скутарийское озеро.

В соответствии с принятым решением, в течение ближайших трех недель для сербской армии было доставлено 1500 тонн грузов.

Тем временем австро-германская армия возобновила наступление на последнюю сербскую позицию. 20 ноября пал Новый Базар, а три дня спустя противник захватил Приштину. Сознавая невозможность дальнейшего сопротивления, сербское командование решило отступать к морю. 30 ноября сербская армия перешла албанскую границу, имея впереди себя колонну в 25 000 австрийских пленных, захваченных в начале войны. Линия отступления неизбежно вела к побережью у Сан-Джиованни, т. е. как-раз к пункту наименее удобному для посадки войск.

В день перехода сербами албанской границы комиссия адм. Пини собралась в Риме на заседание. Сведения с театра операций были разноречивы. Сербский военный агент, который знал, что сербская армия в самом недалеком будущем начнет отступление к морю, настаивал, чтобы грузы, повозки, автомобили и т. п. были немедленно отправлены в Сан-Джиованни. Глава же английской миссии в Скутари Ламб телеграфировал, что сербы, вероятно, смогут удержаться на линии Ипек-Прилеп, но что 50 000 беженцев направляются в Скутари. Доставка грузов уже сравнительно наладилась и комиссия занялась упорядочением различных деталей всего дела снабжения.

В это время итальянское сухопутное командование сочло нужным увеличить гарнизон Валоны посылкой 20 000 человек, 3 000 лошадей и 46 орудий. Перевозка началась 31 декабря. Отряды транспортов выходили под конвоем английского крейсера и одного французского или итальянского миноносца. Не приходилось сомневаться, что противник сделает все, что в его силах, чтобы помешать операции. 4 декабря наш легкий крейсер *Topaz* и итальянский миноносец *Ardente* подверглись атаке подводной лодки; в тот же день погибли итальянский миноносец *Intrepido* и транспорт *Re Umberto*, подорвавшись на минах у Валоны. Благодаря присутствию наших дрифтеров, работавших по постановке сетевого заграждения, с погибших судов удалось многих спасти.

Активность противника на этом не закончилась. 5 октября в 8 ч. 30 м. в. австрийский крейсер *Гельголанд* с миноносцами вышел из Себенико и пять часов спустя вошел в Отрантский пролив, где в течение нескольких часов крейсеровал между берегами Италии и мысом Лагхи. Затем командир *Гельголанда* повернул на N и утопил несколько мелких судов в Дураццком заливе и у Медуа. Находившаяся в дозоре у Медуа французская подводная лодка *Fresnel* выскочила на мель и была уничтожена артиллерийским огнем австрийцев.

Пока заседала комиссия адм. Пини, разрабатывая детали снабжения сербской армии, главная квартира сербов и состоящий при ней глава английской морской миссии контр-адм. Трубридж прибыли в Скутари. В течение ближайших десяти дней в Скутари стягивались последние остатки геройской армии. Лишенные самого необходимого, доблестные сербы в течение 70 дней отступали, не прекращая упорного сопротивления. Насколько можно судить по имеющимся документам, большая часть сербской армии расположилась лагерем вокруг Скутари, но южнее у Тирана была еще одна группа, состоящая главным образом из частей королевского конвоя, а также из войск, отступивших после падения Монастыря к западу.

Морские силы Бриндизи делали все, что было в их силах, чтобы улучшить положение дел.

Между 5 и 10 декабря легкие крейсера сделали не менее шестнадцати походов, благодаря чему в Медуа было доставлено свыше 2000 тонн разных грузов. Однако, доставка продовольствия в Скутари встречала громадные трудности. Из 20 требакул, которые имеются для перегрузки на них припасов с транспортов, две еще стоят полными. Солдаты перетаскивают с них через плот на берег мешки по одному за раз. На берегу под открытым небом лежат кучи мешков с сухарями, бочки с керосином и бензином и т. п. пред-

меты снабжения, совершенно незащищенные ни от неприятельских воздушных налетов, ни от непогоды. В случае попадания неприятельского снаряда вся Медуа сгорит. Грузы доставляются в Скутари на волах, при чем дорога столь ужасна, что повозки часами простаивают на месте, путь до Скутари занимает трое суток...

„Если же начнутся дожди, то обстановка естественно ухудшится". В этих выражениях заведывающий рейдом в Медуа лейт. Аккаме доносил своему начальству о положении дел. По получении его рапорта, итальянские члены комиссии адм. Пини тотчас же решили (10 декабря), что необходимо прекратить дальнейшую отправку грузов в Медуа и что сербская армия должна будет грузиться на транспорты в Валоне. Однако, английские морские и сухопутные представители не могли согласиться с подобным решением. Невозможно было требовать от голодных, измученных сербов, чтобы после своего семидесятидневного перехода они двигались дальше по тяжелой трудно проходимой вьючной дороге. Надо было их раньше накормить и дать время отдохнуть. При этом наши представители заявили, что по их сведениям было возможно ежедневно доставлять в Скутари около 500 тонн продовольствия. В конце концов комиссия пришла к заключению, что выгруженных припасов и тех, которые ожидают выгрузки, хватит для того, чтобы дать возможность сербам двинуться на юг, и что надлежит принять все меры к тому, чтобы побудить их это сделать.

Кроме того было решено отправить отряд транспортов с грузами в Дураццо для той части сербской армии, которая еще находилась в центре Албании.

Никто не сомневался в правильности принятого решения, но выполнимость его оставалась под большим вопросом. За последнюю неделю начали поступать сведения о сосредоточении австро-германских войск в центральной Албании: правда, было установлено, что пока еще численность противника не превышает одной пехотной бригады, но с другой стороны была вероятность ожидать, что эта бригада является лишь авангардом более крупных сил. В последнем случае обстановка сильно менялась. По мнению итальянцев, „сербские войска уже более не представляли собою армии и не могли оказать противнику никакого сопротивления", а следовательно, создавалась угроза сообщению между северной и южной Албанией и гарнизон Валоны оказывался в чрезвычайно опасном положении. По счастью, угроза не осуществилась, но невыясненность обстановки не могла не отозваться на наших мероприятиях.

Лелея надежду удержаться в Албании, сербы отказывались оставить занимаемые позиции, но обратились к адм.

Трубриджу с просьбой навести возможный порядок в гавани Медуа, предлагая в его распоряжение все свои войска.

Необходимость установить некоторое единоначалие была столь очевидна, что и остальные заинтересованные державы присоединились к голосу сербов. 19 декабря командовавший морскими силами в Бриндизи адм. Кутинелли издал приказ, по которому радио-станция в Медуа, все стоящие там суда и личный состав, находящийся на берегу, подчинялись адм. Трубриджу. Многие источники недоразумений и различных непорядков адмирал устранить не смог, но он сделал все, что было в его силах, установив строгие правила элементарной гигиены и санитарии и организовав отряды для уборки набережной и пристаней. Потопленные на рейде суда он оставил в качестве заграждений против подводных лодок.

Неприятельские аэропланы не приносили почти никакого материального ущерба, но сильно мешали всем работам. Трубридж установил на вершинах прибрежных гор пулеметы и австрийские летчики после этого не отваживались спускаться низко и держались гораздо выше.

Последний эшелон итальянских войск прибыл в Валону 12 декабря. Через два дня началась эвакуация австрийских пленных, для которых за городом был устроен временный лагерь. В течение двух недель все 25.000 пленных, среди которых свирепствовала холера, оборванных и полуголодных, были доставлены на двух итальянских и трех французских пароходах в Сардинию.

Не в лучшем состоянии, чем пленные, находились и сербские войска, не говоря уже о беженцах, положение которых было в буквальном смысле слова ужасающим.

Адм. Трубридж по мере возможности старался им помочь, но, конечно, не мог сделать многого. Всех беженцев он разделил на группы, поставив во главе каждой этапного офицера. Поддерживая среди них известный порядок, он смог организовать их кормление, уделяя для этой цели порционы из скудных армейских запасов. В этом его большая заслуга. Большим бедствием являлось отсутствие медикаментов и докторов. Все снабжение медикаментами сводилось к судовым аптечкам английских судов. Несколько таких аптечек было прислано из Бриндизи, но всего этого, конечно, не хватало и смертность среди беженцев достигала громадных размеров. По мере прибытия транспортов на берегу ежедневно скапливались толпы стариков и женщин, бросавшихся перед адмиралом на колени и умолявших поскорее посадить их на пароходы.

Между 10 декабря и 14 января 3 000 этих несчастных были доставлены в Италию.

К этому времени было окончательно решено оборудовать в Дураццо средства для посадки войск и сосредоточить там грузы для сербов, в виду чего итальянцы, не теряя времени, приступили к приведению его в оборонительное состояние.

К 20 декабря они высадили в Дураццо доставленную из Валоны пехотную бригаду, установили 8 тяжелых орудий и противоаэропланную батарею, а также поставили у входа в порт минное заграждение.

Работы шли чрезвычайно быстро и закончились очень своевременно как раз к моменту нападения австрийского флота на итальянские коммуникации.

VI.

Первый бой крейсеров в Адриатическом море.

28 декабря 1915 года под флагом австрийского в. адм Фидлера в Каттаро стояли линейные корабли—*Вена*, *Монарх* и *Будапешт*, броненосный крейсер *Кайзер Карл VI*, легкие крейсера *Гельголанд*, *Новара*, *Асперн* и несколько миноносцев.

Морские силы союзников, находившиеся в Бриндизи, под общим командованием в. адм. Кутинелли, были многочисленнее, но т. к. снабжение сербской армии через Дураццо, лежало исключительно на обязанности Кутинелли, то часть его крейсеров, занятая конвойной службой, постоянно отсутствовала [1]).

---

[1]) Австрийские силы в Катарро.

Будапешт . . . ⎫
Монарх . . . . ⎬ IV—9,4″ VI—5,9 —17 узл.
Вена . . . . ⎭

Кайзер Карл VI } II—9,4″ VIII—5,9″—20 узл.

Асперн . . . . VIII—4,7″—17 узл.

Новара . . . . VIII—3,9″—27 узл.

Гельголанд . . VIII—3,9″—27 узл.

5 миноносцев типа «Сцепел» . . . II—3,9″—33 узл.

5 миноносцев типа «Гусар» . . . VI—11 фун. 28 узл.

8 малых миноносцев.

Силы союзников в Бриндизи.

Италия.

Vittorio Emanuele ⎫
Regina Elena . . ⎬ II—12″ XII— 8″ —20 узл.
Roma . . . . . ⎭

Nino Bixio . . —VI—4,7″—26 узл.

Quarto . . . . —VI—4,7″—26 узл.

Agordat . . . . —XII—14 фунт.—22 узла.

Три вспомог. крейсера, заградители и девять миноносцев (4 типа «Abba» и 4 типа «Indomito») и пять подводных лодок.

Франция.

Девять миноносцев (5 типа «Casque» 2 «Bouclier» и 2 «Spahi». Девять подводных лодок.

Англия.

Weymouth . . . } VIII—6″—26 узл.
Dartmouth . . . }

Liverpool . . . II—6″; X—4″—26 узл.

Topaze . . . . . XII—4″—26 узл.

Четыре подводные лодки.

Дураццо, где потом сосредоточилась значительная часть сербской армии, защищалось минным заграждением и установленными на вершинах гор батареями, из которых некоторые могли обстреливать подходы к порту с моря. Но, конечно, эти оборонительные средства не могли гарантировать его полную безопасность. Расстояние от Дураццо до входа в Каттарскую бухту не превышает восьмидесяти миль и противник всегда мог произвести внезапный набег.

Итальянская разведка работала вполне удовлетворительно и полученные от нее сведения плюс сведения поступающие от подводных лодок, давали итальянскому высшему командованию достаточно полную обстановку, но к концу декабря количество лодок, ходивших в дозор, уменьшилось и сведений о противнике стало поступать меньше. Наши лодки в это время перебирали механизмы. К северу и югу от Каттаро дозор несли французские лодки *Archimede* и *Monge*.

28 декабря *Archimede* потопила большой австрийский пароход, подходивший к Каттаро с N-а [1]).

В 9 часов вечера того же дня командир крейсера *Гельголанд* кап I р. Сейтц получил предписание выйти в море в миноносцами *Сцепель*, *Татра*, *Триглав*, *Лика* и *Балатон* и с рассветом быть у Дураццо, и если у входа в порт не окажется неприятельского дозора, быстро войти внутрь порта и утопить все оказавшиеся там транспорты.

К полночи, когда отряд вышел из бухты, миноносцы построились в походный порядок. *Балатон* шел в кильватер *Гельголанда*, *Сцепель* и *Татра* с правой стороны, а *Лика* и *Триглав* с левой.

Погода стояла тихая, видимость исключительно хорошая. В 2 ч. 30 м. н. прямо по носу *Балатона*, в струе *Гельголанда*, показался перископ. Это была *Monge*. Увернуться французская лодка не могла и *Балатон* полным ходом ее протаранил. Подняв 27 человек офицеров и команды *Monge*, что заняло час времени, австрийский отряд пошел дальше.

В 6 ч. у. 29 декабря неприятельские суда находились в 15 милях от Дураццо.

Пройдя несколько на SW, чтобы убедиться, нет ли опасности со стороны Бриндизи, кап. 1 р. Сейтц повернул к Дураццо. Австрийцы надеялись, что в гавани стоят два, три итальянских миноносца, в виду чего *Гельголанд* и *Балатон* пошли к южной оконечности бухты к мысу Лагхи, чтобы отрезать те суда, которые попытаются уйти. Вскоре на *Гельголанде* убедились, что в гавани стоят только один пароход и два парусника и в 7 ч. 30 м. у. все неприятельские ми-

---

[1]) В архивных документах нет указаний, где находились в эти дни итальянские лодки.

носоцы, за исключением *Балатона*, оставшегося у входа для наблюдения за могущими появиться подводными лодками, вошли в гавань. *Гельголанд* оставался на рейде и держался на линии, проходившей между буями, поставленными у северной и южной оконечности бухты, медленно крейсеруя вперед и назад. Через двадцать минут, стоявшие в гавани суда были утоплены и около 8 ч. миноносцы подошли на присоединение к *Гельголанду*. Береговые батареи открыли по ним огонь и миноносцы быстро повернули влево, чтобы не мешать стрельбе *Гельголанда*. Новый курс привел их на заграждение. *Лика* взорвался сразу после поворота. Сначала последовал один взрыв, затем второй и миноносец объятый пламенем пошел ко дну. *Татра* из за пожара не мог подойти к *Лика*, но поднял много людей из воды. Почти одновременно с гибелью *Лика* подорвался *Триглав*, у которого мина взорвалась под котельным отделением. Неожиданные и быстрые потери поставили неприятельский отряд в опасное положение.

Правда *Триглав* остался наплаву и *Сцепель* подал ему буксир, но неудачно. Перлинь намотался на винт и *Татра* должен был подойти на смену *Сцепеля*.

Работа заняла время, и батареи начали пристреливаться. *Гельголанд* делал все, чтобы заставить замолчать батареи и прикрыть миноносцы, но тем не менее подача буксиров шла медленно и только в 9 ч. 50 м. у. пострадавший отряд смог дать ход. *Триглав* был совершенно выведен из строя, *Татра*, имея буксир, стрелять не мог, а *Сцепель*, который так и не освободился от намотавшегося на винт перлиня, не развивал полного хода.

Положение австрийских судов не могло не вызвать беспокойства их командующего, который в 8 ч. 15 м. утра перехватил радио коменданта Дураццо, доносившего адм. Кутинелли о набеге. В 10 ч. 10 м. утра он послал в Каттаро следующее радио: «*Лика* и *Триглав* взорвались на минах у Дураццо. *Лика* затонул. *Триглав* идет на буксире, но принимает много воды. Из Дураццо успели дать знать в Бриндизи. Возможно, что нас отрежут». Кап. 1 р. Сейтц правильно оценил обстановку; к этому времени со стороны союзников уже были приняты соответствующие меры.

В восьмом часу утра на *Dartmouth* прибыл офицер от адм. Кутинелли и передал командиру кап. 1 р. Аддисону приказание спешно выходить вместе с пятью французскими миноносцами и с итальянским легким крейсером *Quarto*, чтобы отрезать появившиеся у Валоны неприятельские миноносцы.

У *Dartmouth*'а и *Quarto* пары были готовы, но французские миноносцы—*Casque*, *Renaudin*, *Commandant Bory*, *Bisson* и *Commandant Lucas* еще только начали подымать пары.

Считая, что единственно правильный способ захватить противника—это занять положение между ним и его базой, Аддисон решил сниматься с якоря немедленно, приказав командирам французских миноносцев выходить по мере готовности и следовать на соединение с ним у Каттаро.

В последнюю минуту, когда *Dartmouth* уже выходил из гавани, адм. Кутинелли дал знать, что австрийцы бомбардируют не Валону, а Дураццо.

В 8 ч. у. *Dartmouth* и *Quarto* уже были в море; вскоре вышли и французы.

В 7 ч. 45 м. утра командир *Weymouth*'а кап. I р. Крамтон получил сообщение адм. Кутинелли с известием о «набеге неприятельских крейсеров и миноносцев на Дураццо» с приказанием спешно подымать пары. Крамтон немедленно отправился на флагманский корабль *Vittorio Emanuele* и просил разрешения выходить сразу же по готовности. Но итальянский адмирал сначала был склонен выждать получения дальнейших сведений о противнике. Однако, в 9 ч. у. он узнал, что австрийцы все еще у Дураццо, и тотчас же приказал к.-адм. Беллени поднять флаг на крейсере *Nino Bixio* и с *Weymouth*'ом и миноносцами *Abba*, *Nievo*, *Mosto* и *Pilo* итти на поддержку *Dartmouth*'а и перехватить противника.

Таким образом в 10 ч. 10 м. у., когда командир *Гельголанда* сделал радио в Каттаро, сообщая, что его отряд находится в опасном положении, *Dartmouth* и *Quarto*, следуя к Каттаро, находились в 55 милях на West от *Гельголанда*, французские миноносцы шли в струе *Dartmouth*'а, а отряд адм. Беллени находился в 20 милях к N от Бриндизи, тоже проложив курс на Каттаро.

Имея *Триглав* на буксире, австрийский отряд не мог идти более 6 узлов. Командир *Гельголанда* попытался увеличить скорость, приказав *Балатону* присоединиться к буксировке, но попытка пользы не принесла и второй буксир пришлось отдать.

В Каттаро оставался под парами *Кайзер Карл VI*, который по просьбе Сейтца в 10 ч. 35 м. получил приказание выходить на поддержку возвращающемуся отряду.

В 11 ч. 30 м. у. этот австрийский крейсер с миноносцами №№ 70, 71, 80 и 81 миновал выход из бухты. С его появлением обстановка менялась и принимала весьма неопределенный характер.

Четыре союзных легких крейсера и две флотилии миноносцев преследовали значительно более слабый неприятельский отряд, но в случае встречи с *Кайзером Карлом VI* (если не выйдет адм. Кутинелли с более крупными судами) союзники оказывались слабее и как *Dartmouth*, так и отряд Беллени попадал в опасное положении. Итальянский адми-

рал в Бриндизи знал более или менее точно, какие австрийские силы сосредоточены в Каттаро: в час дня он получил сведения о нахождении в море *Кайзера Карла VI* и *Новара*, но и не располагая этими данными (полученными из перехваченных неприятельских радио) не трудно было предсказать, что австрийцы примут все меры для помощи своим пострадавшим судам.

Поэтому адм. Кутинелли сообщил командиру *Dartmouth*'а, что адм. Беллени идет к нему на поддержку, а затем поставил последнего в известность о выходе *Кайзера Карла VI* и *Новара*.

Первым вошел в соприкосновение с противником отряд командира *Dartmouth*'а. Оставаясь при своем решении отрезать австрийцев от их базы, кап. 1 р. Аддисон продолжал идти курсом на Каттаро, но около полдня получил два радио из Бриндизи, в которых адм. Кутинелли телеграфировал, что противник, потеряв у Дураццо два миноносца, в 10 ч. 30 м. вышел оттуда, имея один миноносец на буксире [1]).

Хотя сведения были и не вполне точны, но все же они показывали, что австрийцы находятся к югу от *Dartmouth*'а. Командир нашего крейсера немедленно повернул на NO, дабы быть уверенным, что противник не проскользнет незамеченным под берегом. Продержавшись на новом курсе 25 минут, Аддисон повернул на S, в направлении на м. Rodoni. В 12 ч. 38 м. к *Dartmouth*'у и *Quarto* присоединились французские миноносцы, а в 12 ч. 55 м. с мостика *Dartmouth*'а заметили с правой стороны дым *Nino Bixio* и *Weymouth*'а. Адм. Беллени придерживался первоначального плана Аддисона и шел к Каттаро, но к сожалению по получении радио Кутинелли он не повернул, как командир *Dartmouth*'а сразу на NO. Если бы он это сделал, то его отряд вступил бы в бой на два часа раньше.

В 11 ч. утра адм. Беллени выслал на разведку миноносцы *Abba* и *Nievo*, а сам продолжал идти своим курсом, пока не узнал из радио адм. Кутинелли о выходе *Кайзера Карла VI* и *Новара*. Тогда он повернул немедленно на Ost, а двадцать минут спустя изменил курс к S-у на присоединение к своим миноносцам, которые сообщили, что видят на N *Кайзера Карла VI*, а на NO несколько неприятельских самолетов. Сознавая, что появление неприятельского крейсера с крупнокалиберной артиллерией ставит его в тяжелое положение, адм. Беллени отозвал миноносцы (1 ч. 45 м

---

[1]) Радио были приняты в 10 ч. 50 м. у. и 11 ч. 20 м. у., но из-за потери времени на расшифровку командир крейсера узнал их содержание лишь около полдня.

БОЙ В АДРИАТИКЕ

29^го Декабря 1915 г.

④

Дульциньо

р. Бояна

мыс Rodoni

Дураццо

мыс Дураццо

залив ДУРАЦЦО

мыс Лаган

А Л Б А Н И Я

ГЕЛЬГОЛАНД

СЦЕПЕЛЬ

QUARTO

DARTMOUTH

WEYMOUTH

NINO BIXIO

DARTMOUTH уменьшил скорость до 20 узлов

СЦЕПЕЛЬ присоединяется к Гельголанду

QUARTO занимает место в струе Dartmouth

17° 18° 19°

дня) и пошел к *Dartmouth*'у, который в этот момент вступал в бой с неприятелем [1]).

По присоединении к нему французских миноносцев кап. 1 р. Аддиссон приказал последним занять места слева по носу *Dartmouth*'а.

В 1 ч. 20 м. он увидел два столба дыма; один прямо на носу, а второй на правом крамболе. Первый дым шел с *Гельголанда*, *Балатона* и *Сцепеля*, второй с *Татра*, буксировавшего *Триглав*. Явилась ли тому причиной лучшая видимость северной части горизонта, или же австрийские суда на фоне береговой черты вырисовывались хуже, но только австрийцы увидели союзников раньше.

Надо думать, что австрийскому командованию пришлось пережить невеселые минуты. *Сцепель* так и не освободил винта от обрывка перлиня и не мог дать больше 20 узлов, благодаря чему, даже если бы *Триглав* был брошен, австрийский отряд все равно оказывался на пять узлов тихоходнее любого из преследовавших его крейсеров. Кап. I р. Сейтц уже знал, что ему на помощь выслан *Кайзер Карл VI* и, вероятно, считал, что вслед за последним выйдут *Асперн*, *Будапешт* и *Новара*. Поэтому появление крейсеров союзников между ним и судами, отправленными ему на поддержку, не могли не повлиять на австрийцев обескураживающим образом.

Конечно Сейтц имел все основания бросить *Сцепеля*, тихоходность которого ставила в опасное положение весь отряд. Однако, подобная мысль повидимому не приходила ему в голову, так как в 12 ч. 10 м. был сделан по линии следующий семафор: „если неприятельские крейсера нас отрежут, *Триглав* будет утоплен; *Татра* и *Балатону* надлежит тогда присоединиться к *Гельголанду*, который постарается отвлечь неприятельский огонь на себя и этим даст возможность *Сцепелю* укрыться с нестреляющей стороны и уйти. На *Триглав* все должно быть готово к потоплению. *Балатону* приготовиться принять с него команду и документы“. Сделав это распоряжение, австрийский командующий, в 12 ч. 50 м. вошел в радио-связь с находившейся по близости в дозоре *U-15* и приказал ей в случае боя держаться при *Триглав*, который наверное привлечет внимание крейсеров противника, а последние составят прекрасный объект для подводной атаки. Четверть часа спустя, когда *Сцепель* и *Балатон* донесли о появлении *Dartmouth*'а и *Quarto*, Сейтц приказал утопить *Триглав*. Не оставляя мысли спасти свои миноносцы, он пошел прямо на наши суда с тем, чтобы прикрыть *Сцепеля*, а в 1 ч. 30 м., когда пропала последняя

---

[1]) См. карту 4.

надежда присоединиться к *Кайзеру Карлу VI* он повернул к W-у.

Как только командир *Dartmouth*'а рассмотрел *Татра*, ведущего на буксире *Триглав*, он послал против них дивизион французских миноносцев во главе с *Casque* (1 ч. 38 м.). В момент отдачи приказания противник находился в расстоянии 13 миль и пока французы с ним сближались, *Триглав* был потоплен, а *Татра* присоединился к *Гельголанду*. Командир *Casque* пошел за *Dartmouth*'ом и *Quarto* на West, но о своей неудаче донес кап. 1 р. Аддисону лишь в 2 ч. 12 м. Ход французских миноносцев был на несколько узлов меньше крейсеров, вследствие чего миноносцы днем не приняли участия в бою.

К этому времени (1 ч. 30 м.—1 ч. 35 м.) противник вытянулся на W-овом курсе. *Сцепель* пытался ускользнуть на Ost, но, видя, что ему не пройти между крейсерами и французами, повернул вслед за *Гельголандом*. В 1 ч. 35 м. командир *Dartmouth*'а изменил курс к S-у, чтобы не дать противнику слишком пройти вперед, а через 7 минут снова повернул вправо и с 70 каб. открыл огонь. Теперь *Гельголанд* шел уже курсом SSW, так как, повидимому понял, что, если он будет продолжать идти на W, на пересечку курса *Dartmouth*'а, то скоро окажется слишком близко от последнего.

Когда начался бой, адм. Беллени находился в 15 милях на NNW от *Dartmouth*'а и *Quarto*, а *Кайзер Карл VI* к NO вне дальности артиллерийского огня. *Асперн*, *Будапешт* и *Новара* в это время снимались с якоря. Кап. 1 р. Аддисон решил занять положение между *Гельголандом* и судами, идущими ему на поддержку, хотя и не исключалась возможность, что он окажется отрезанным от ад. Беллени. Однако, подобная опасность была не очень велика, так как неприятель лег на W-овый курс (о чем Аддисон в 1 ч. 30 м. сообщил по радио на *Nino Bixio*), а, следовательно, он не мог бы пройти слишком далеко на N или Ost.

Командиру *Dartmouth*'а было совершенно ясно, что адм. Беллени подойдет не сразу, противник же развивал очень большой ход и несомненно уходил от него. Поэтому Аддисон решил использовать преимущества своего положения и отжать австрийский крейсер к Бриндизи, откуда по его мнению должен был выйти адм. Кутинелли. Неприятелю потребовалось бы много времени, чтобы обойти наш крейсер с носа, а следовательно, пока *Dartmouth* оставался к N-у, преимущества неприятеля в скорости сводились почти к нулю. В то же время всякая его попытка прорваться к N-у привела бы его под *Dartmouth*'ские 6" пушки.

Когда командир *Гельголанда* лег на SW-ый курс, он отдавал себе полный отчет о преимуществах своего противника.

Dartmouth не только занимал более выгодное положение, но и мог выбирать дистанцию боя, так как дальность артиллерийского огня *Гельголанда* не превышала 50 каб. Между 1 ч. 40 м. и 2 ч. дистанция стала уменьшаться настолько быстро, что уже в 1 ч. 55 м. *Гельголанд* получил попадание. Австрийцы все время пытались стрелять на предельных углах возвышения, но не удачно, и было очевидно, что им остается рассчитывать только на скорость своего хода [1]).

В 2 ч. дня *Гельголанд*, чтобы увеличить дистанцию повернул к S-у, но вскоре опять лег на SW с целью продолжить свою попытку обойти *Dartmouth* с носа. В течение двух последующих часов *Гельголанд* не получил ни одного попадания. Курсы менялись между SW и WSW; австрийский крейсер медленно выходил вперед. Тем временем командир *Quarto* кап. 1 р. Ачини вошел в струю *Гельголанда* и казалось, что *Сцепель* будет отрезан. Последующие события показывают, насколько намерения противников могут быть взаимно не поняты друг другом. Маневр командира итальянского крейсера с целью отрезать австрийский миноносец был предпринят им по собственной инициативе, и в 2 ч. 10 м. Аддисон сделал ему сигнал с приказанием занять место, на левой раковине *Dartmouth*'а. В момент исполнения сигнала, когда на *Quarto* положили руля, *Гельголанд* выпустил в него торпеду и командир австрийского крейсера был в полной уверенности, что торпеда пошла хорошо и *Quarto* повернул, избегая торпеды. Фактически же на итальянском крейсере никто о ней и не подозревал.

Между 2 ч. 30 м. и 3 ч. 15 м. *Quarto*, следуя приказаниям Аддисона, снова попытался отрезать *Сцепеля*, но на *Гельголанде* этого маневра не заметили и на этот раз пропустили случай для торпедного выстрела.

Несмотря на трудность стрельбы из 6″ орудий на дистанции в 65 каб. по цели, которая постоянно скрывалась в дыму, *Dartmouth* стрелял очень хорошо. В 2 ч. 30 м. последовало несколько накрытий, но *Гельголанду* удалось отвернуть и *Dartmouth* был вынужден прекратить стрельбу, чтобы не тратить понапрасну снарядов. В течение следующих двадцати минут (2 ч. 40 м.—3 ч.) Аддисон постепенно склонялся влево и расстояние немного уменьшилось. *Dartmouth* время от времени посылал залпы, чтобы проверить дистанцию и в 3 ч. 2 м. в *Гельголанд* попало два снаряда. Вскоре после трех часов расстояние между противниками опять стало увеличиваться. В 3 ч. 14 м. *Гельголанд* значительно ушел вперед и командир его начал склоняться к W-у. Затем он сделал еще несколько поворотов вправо, но в 3 ч. 30 м. увидел итальянские суда. Отряд адм. Беллени

[1]) *Гельголанд* дал 29 узлов.

подходил со стороны *Dartmouth*'а, но дым миноносцев закрывал *Гельголанду* горизонт к Ost-у и австрийцы увидели *Nino Bixio* уже тогда, когда он почти что подошел на дистанцию боя. Адм. Беллени шел в несколько расстроенном строю. В 2 ч. 5 м. командир *Weymouth*'а спросил разрешения присоединиться к *Dartmouth*'у. Разрешение было получено, в результате чего *Weymouth* значительно склонился к S-у и в момент открытия огня отрядами Беллени оказался на левой раковине *Nino Bixio*. Миноносцы *Mosto* и *Pilo* шли слева от *Weymouth*'а, а *Abbo* и *Nievo* держались с нестреляющего борта *Nino Bixio*. Заметив шедшего южнее *Сцепеля*, кап. 1 р. Крамптон сделал сигнал (в 3 ч. 30 м.), спрашивая разрешение послать *Mosto* и *Pilo* его отрезать.

В 3 ч. 40 м. разрешение последовало и оба итальянских миноносца начали маневрировать в сторону струи *Гельголанда*.

В 3 ч. 50 м. *Weymouth* с предельной дистанции открыл огонь, *Гельголанд* в это время находился несколько впереди вновь прибывших судов, но теперь он уже имел четырех противников, не считая миноносцев. Участь *Сцепеля* висела на волоске. Стоило ему потерять узел хода и он оказывался отрезанным крейсером *Quarto*.

Снова командующий австрийским отрядом попадал в очень опасное положение. В 3 ч. 40 м. кап. 1 р. Сейтц в надежде прорваться, склонился на NW-ый курс, но очень скоро убедился в невыполнимости попытки, т. к. как новый курс вел прямо на пересечку курса *Weymouth*'а и *Nino Bixio* и уменьшал расстояние до *Dartmouth*'а. Действительно дистанция через несколько минут настолько упала, что австрийские миноносцы начали стрелять по *Dartmouth*'у.

Командир *Гельголанда* понял, что прорваться на W нет возможности и в 4 ч. резко повернул на S „с целью выиграть время до захода солнца". Однако, это движение принесло ему не пользу, а вред. Он оказался под прямым углом к курсу *Dartmouth*'а и *Quarto*. Наш крейсер последовал движению противника и лег параллельно *Гельголанду*, *Quarto* же остался на курсе и быстро его нагонял. Поняв это за маневр, направленный к тому, чтобы отрезать *Гельголанда* от *Сцепеля*, ради спасения которого было уже сделано так много, кап. 1 р. Сейтц опять повернул вправо и лег на SW, (4 ч. 7 м.) *Dartmouth* снова последовал его движению, продолжая поддерживать редкий огонь, не прекращавшийся с момента начала боя.

О точности стрельбы не могло быть и речи, т. к. австрийские миноносцы выпустили густую дымовую завесу и часто только стеньговые флаги *Гельголанда* указывали место противника. Однако, в те моменты, когда вообще можно было стрелять, стрельба наша была отличная. В 4 ч. 25 м. *Гель-*

голанд получил попадание в третью дымовую трубу. В двух котлах пришлось загрести жар, один котел был поврежден. „Теперь нас преследовали четыре крейсера“, писал в своем дневнике Сейтц, „наступил самый тяжелый момент боя“.

Но фактически именно в этот момент шансы *Гельголанда* на спасение увеличились. Он снова начал уходить вперед, а в 4 ч. 30 м. к нему присоединился *Сцепель*. Солнце садилось, австрийские суда ясно вырисовывались в западной части горизонта и наши суда усилили огонь.

Возможно, что в дыму командир *Гельголанда* не мог хорошо разобраться в обстановке и этим объясняется его довольно безнадежная заметка в дневнике, т. к. уже через пять минут после того, как он оценил положение, как критическое, оказалось, когда дым рассеялся, что *Гельголанду* представляется случай прорваться на NW. Однако, Сейтц не сразу попытался это сделать, а продолжал еще 20 минут держаться на SW-ом курсе. Затем в 4 ч. 50 м. он лег паралельно итальянскому берегу, до которого было теперь не более 12 миль. Момент поворота был выбран очень удачно, т. к. *Dartmouth* и *Quarto* находились как раз за кормой *Гельголанда* и в наступающей темноте предоставлялся шанс миновать отряд адм. Беллени без тяжелых повреждений. С 4 ч. 7 м. Сейтц шел SW-ым курсом, благодаря чему вышел из дистанции артиллерийского огня *Nino Bixio*, который держался более к W-у в надежде отрезать противнику отступление во время уклонения последнего к S-у.

Новый поворот командира *Гельголанда* в направлении полуострова Monte Gargano привел к тому, что оба флагманских крейсера начали быстро сходиться. Подобный маневр, произведенный днем несомненно привел бы к уничтожению *Гельголанда*, но теперь начинало темнеть и Сейтц решил рискнуть.

В самом непродолжительном времени *Weymouth* и *Nino Bixio* открыли по австрийскому крейсеру стрельбу залпами. Несмотря на дурную видимость снаряды, ложились хорошо и один 6″ снаряд ударил *Гельголанда* в броню. Но на счастие противника попадание не принесло серьезных повреждений и *Гельголанд* в самые решительные для себя минуты сохранил ход. В 5 ч. дня Сейтц сделал радио на *Будапешт*, вышедший с остальными судами эскадры на присоединение к *Кайзеру Карлу VI*, что он пытается прорваться в направлении на Monte Gargano.

Положение *Гельголанда* в течение некоторого периода времени было действительно критическое. Расстояние между ним и судами Беллени быстро уменьшалось и одно удачное попадание решило бы его участь. Через несколько минут сосредоточенный огонь его преследователей достиг максимальной силы; снаряды ложились у самого борта неприя-

тельских судов, освещенных последними лучами заката. Но Сейтц смело продолжал идти вперед, не уклоняясь от курса и был вознагражден по заслугам. Видимость быстро ухудшалась и стрельба становилась все хуже и хуже.

Единственно, что могло помешать теперь противнику уйти—это удачная торпедная атака. Слева по носу *Weymouth*'а шли *Mosto* и *Pilo* и в 5 ч. 2 м. они сделали попытку пойти в атаку. Но сразу же выяснилось, что им не выйти на позицию, не попав под огонь своих же крейсеров и атака была отставлена.

К 5 ч. 30 м., когда *Nino Bixio* получил незначительное попадание, дистанция уменьшилась до 35 каб.

В наступивших сумерках адм. Беллени показалось, что *Гельголанд* уклонился к N-у. На *Nino Bixio*, следуя движению противника положили руля, но командир *Weymouth*'а, находившийся ближе к *Гельголанду*, ясно видел, что последний не менял курса и продолжал идти, как шел. Адмирал немедленно прекратил стрельбу, *Weymouth* же поддерживал огонь до 5 ч. 50 м. В 6 ч., когда командующий австрийским отрядом увидел всех своих преследователей позади траверза, он повернул на N. Наступил полный мрак и *Гельголанд* окончательно скрылся.

VII.

Эвакуация сербской армии.

(*Продолжение*).

Комиссия адм. Пини вновь собралась 29 декабря. На этот раз председатель и итальянские члены комиссии снова подняли вопрос о необходимости передвинуть сербскую армию из Скутари на юг. Несмотря на все старания адм. Трубриджа, беспорядок в Медуа все разростался. Неприятельские подводные лодки продолжали угрожать безопасности рейда; одна лодка безпрерывно находилась в устье реки Бояна.

Итальянцы были чрезвычайно раздражены критикой, исходившей от лиц совершенно неспособных понять трудности, связанные с выгрузкой различных припасов и предметов снабжения на открытом рейде при полном отсутствии соответствующего оборудования.

Никакого определенного решения комиссия не приняла и после нового совещания, последовавшего 4 января, кап. 2 р. Ларкинг был отправлен в Албанию, чтобы выяснить на месте все подробности и доложить свои соображения комиссии.

Тем временем события в Албании начинали принимать критический оборот. Сербская армия, расположившаяся

кругом Скутари отказалась двигаться дальше. 31 декабря из Франции прибыл ген. Мондезир, на которого было возложено распоряжение сербской армией, т. к. союзники решили, что на Францию ложится обязанность обмундировать и переформировать уцелевшие сербские войска. Не считаясь с опасностью перевозки сербской армии с открытого рейда, находящегося по близости от маневренной базы неприятельского флота, и думая лишь о том, чтобы поскорее доставить сербов куда нибудь, где можно будет приступить к восстановлению их боеспособности, ген. Мондезир настаивал на скорейшей посадке сербских войск на транспорты. Французский генерал предполагал погрузить 88 000 в Медуа, 45 000 в Дураццо, а остающиеся 10 000 в Валоне, и всех их перевести в Тунис.

Подобное предложение лишь усилило оппозиционное настроение сербов, и только благодаря адм. Трубриджу вопрос уладился без весьма крупных недоразумений. Влияние Трубриджа на сербских генералов было очень велико. С первых дней своего прибытия на Дунай он сумел заслужить их уважение и признательность.

Поведение и выдержка как самого адмирала, так и его офицеров, в течение всего отступления обращали на себя всеобщее внимание.

Сербы были в горькой обиде на союзников, но их чувства к нашему адмиралу оставались неизменными, и когда отступившая сербская армия подошла к побережью Адриатики, то сербы сразу же отдали себя в полное распоряжение Трубриджа. Создавшаяся в последнее время обстановка ставила адмирала в исключительно трудное положение и при других же отношениях с сербами оно сделалось бы невыносимым.

Как моряк он отлично понимал, что Медуа совершенно не годится для посадки войск, но в то же время он хорошо знал настроение сербов, категорически отказавшихся переходить в Валону. С другой стороны он отнюдь не желал входить в пререкания с французским генералом или же „ставить ему палки в колеса". В конце концов Трубридж отбросил всякие соображения, могущие так или иначе повлиять на его мнение, и решил высказать его с полной откровенностью точно и определенно.

Когда генерал Мондезир представил ему свой план посадки сербских войск на транспорты, согласно которому ежедневно должны были грузиться 2 000 человек, то Трубридж немедленно написал ему следующее:

„Как только мне стало известным, что я являюсь ответственным за посадку сербской армии на транспорты, я счел своим долгом сообщить сербской главной квартире, что на-

хожу неразумным и практически невыполнимым сажать в Медуа 88 000 человек.

„Первое, что требуется для подобной операции, это найти подходящую гавань, по возможности удаленную от неприятеля. Медуа представляется наименее подходящим местом, так как из всех гаваней побережья расположена ближе всех к неприятелю...

„Если войска прибудут в Медуа, я сделаю все, что в моих силах, чтобы им помочь, но я предупредил сербское командование, что снимаю с себя ответственность за все могущие произойти последствия.

„Выражая Вам мое величайшее уважение, я остаюсь при убеждении, что операция неверно задумана и окончится печально“.

Со свойственной французам живостью ума, ген. Мондезир сразу понял, что письмо, написанное столь простым и откровенным языком, не может не быть искренним и что возражения Трубриджа основательны.

Сербское командование никогда не сомневалось в добрых побуждениях адмирала, верило его советам и немедленно ответило ему следующее: „К моему крайнему сожалению“, писал полковник Павлович, „до моего сведения дошло, будто бы Вы думаете, что мы собираемся действовать иначе... Мы считаем Вас нашим величайшим другом и счастливы иметь для решения наших морских вопросов столь осведомленного и блестящего офицера, как Вы. Мы всегда будем обращаться к Вам и Ваш совет всегда будет для нас драгоценным“.

Слово сербов было крепко и 7 января 16 000 человек двинулись в Дураццо. Одновременно последовала отмена распоряжения относительно отправки сербской армии в Тунис и было решено везти ее на Корфу, который был уже занят небольшим отрядом французских матросов.

Правильность решения очистить северную Албанию не замедлила сказаться. Уже на следующий день пришла телеграмма с сообщением, что черногорская армия атакована по всему фронту.

Подробности этих событий не освещены в исторических документах, но, повидимому, большая часть территории Черногории к этому времени уже находилась в руках австро-германских войск и черногорцы занимали лишь оборонительную позицию, прикрывавшую Цетинье и расположенную между северным концом Скутарийского озера и горою Ловчен. Остатки сербских войск не могли рассматриваться более как полевая армия и линия черногорского фронта являлась последним барьером между северной Албанией и наступающими войсками центральных держав.

Было совершенно очевидно, что этот барьер устоит не долго. Через день после начала неприятельского наступления итальянцы получили сведения, что позиции черногорцев одна за другой переходят в руки противника, а 11 января пришло известие, что падение Цетинье неминуемо.

12 января черногорцы заключили перемирие, а затем сдались австрийцам на милость победителя.

Выход из войны Черногории имел ближайшим последствием необходимость немедленного очищения Медуа и кроме того менял положение дел в отношении наблюдения за Каттаро. Гор. Ловчен, господствовавшая над рейдом Каттаро переходила в руки неприятеля и союзники лишались важного наблюдательного поста, соединенного с Медуа радио-телеграфом и рядом промежуточных наблюдательных пунктов. Таким образом трудности, связанные с предупреждением набегов австрийских крейсеров и миноносцев, увеличивались.

Было решено очистить Медуа немедленно [1]. Сербские войска, насколько позволяла дорога в Дураццо, спешно передвигались на юг и к 22 января эвакуация Медуа закончилась. В гавани не осталось ни одной пушки и никаких интендантских запасов. 29 января город заняли австрийцы.

Центром эвакуации сербской армии стал Дураццо. Войска увозились отсюда на транспортах или непосредственно на Корфу, или же отправлялись на небольших каботажных пароходах в Валону и уже там грузились на транспорты. Перевозка окончательно закончилась только к началу апреля, но большая часть сербской армии, в количестве 134 000 офицеров и солдат и 37 000 лошадей и волов, были доставлены к месту назначения в течение февраля. Операция потребовала 203 000 тоннажа, при чем транспорты всего сделали 322 рейса. Перевозка не легко далась и союзным крейсерам и миноносцам, которые за это время совершили 1 159 походов. Состав судов в этих походах всегда на половину или на две трети принадлежал к итальянскому флоту.

Можно с уверенностью сказать, что, если бы австрийское высшее морское командование проявило бы такую же энергию, как и союзники, то эвакуация сербской армии представила бы гораздо более трудную работу. Австрийский флот в целом не сделал ничего. Операции против эвакуации были предоставлены лишь подводным лодкам и неутомимому командиру *Гельголанда* Сейтцу. Перевозка всей сербской

---

[1] В виду перехода всего дела эвакуации сербской армии к французам, адмирал Трубридж 20 января отбыл в Таранто, откуда вскоре был отозван в Англию.

армии стоила союзникам потери одиннадцати мелких военных судов и восьми пароходов. Австрийцы во время набегов на наши базы и коммуникационные пути лишились двух миноносцев и двух аэропланов.

Закончив ремонт своего крейсера, командир *Гельголанда* 6 февраля снова вышел в море вместе с миноносцами №№ 83, 87, 88, 74, 78 и 80. В это время сильная колонна австрийской пехоты подвигалась к югу, на Дураццо. Итальянцы не расчитывали долго удерживать этот пункт и собирались с окончанием эвакуации его очистить, поэтому сведения о наступлении противника заставили их поторопиться с отправкой сербов. Командир же *Гельголанда* надеялся захватить у Дураццо большой конвой, который по его сведениям должен был рано утром сниматься с якоря.

Одновременно с набегом *Гельголанда* миноносец *Вильдфанг* с двумя гидросамолетами должен был оперировать на побережьи, действуя совместно с несколькими подводными лодками. Время выхода обеих групп неприятельских судов и их курсы остались невыясненными. С достоверностью можно только сказать, что днем 7 февраля они были в море. В районе движения транспортов находились в дозоре два наших легких крейсера: *Liverpool* с итальянским миноносцем *Bronzetti* вышел накануне в час дня из Бриндизи с приказанием охранять каботажное судоходство между Валоной и Дураццо, а *Weymouth* с французским миноносцем *Bouclier* вышел оттуда же в 11 часов утра 6 февраля. Итальянские эскадренные миноносцы *Abba* и *Ardente* с миноносцами *Airone* и *Ardea* стояли в Дураццо.

Около 2 ч. дня *Liverpool* и *Bronzetti*, следуя в сторону Бриндизи и находясь в 45 милях на SO 6° от Каттаро, заметили неприятельский аэроплан, быстро повернувший на N. Командир *Liverpool*'я кап. 1 р. Вивиан, считая, что вслед за самолетом может появиться что либо более серьезное, повернул вслед за ним.

Через несколько минут со стороны Каттаро показался столб дыма и *Bronzetti* было приказано осветить пространство впереди. *Weymouth* находился в 25 милях на SO и командир его, получив в 2 ч. 25 м. радио своего коллеги—„вижу неприятеля“ немедленно повернул на N, на поддержку *Liverpool*'я

Замеченный дым принадлежал *Вильдфангу*, повернувшему обратно.

Liverpool, конечно, не мог угнаться за австрийским миноносцем, но *Bronzetti* быстро выскочил вперед и в 3 ч. открыл огонь. Противник отвечал, но оба миноносца давали недолеты. Командир *Liverpool*'я, видя, что дальнейшая погоня может привести *Bronzetti* под огонь батарей, установленных в бухте Трасте, поднял *Bronzetti* сигнал „возвратиться“. Во

время поворота итальянский миноносец не на долго попал под обстрел батарей. *Вильдфанг* встал на якорь в бухте, а наш крейсер и *Bronzetti* пошли обратно и легли курсом на Бриндизи. *Weymouth*, получив в 3 ч. 20 м. радио, что противник, замеченный к северу, возвратился в Каттаро, направился в район своего дозора.

Совершенно того не зная, командиры *Liverpool* и *Bronzetti* помешали противнику выполнить начало плана, имевшего целью нападение на путь следования транспортов.

К наступлению темноты *Liverpool* и *Bronzetti* возвратились в Бриндизи, *Weymouth* и *Bouclier* остались в дозоре.

В 7 ч. 30 м. вечера впереди их показалась группа миноносцев. Наш крейсер находился в этот момент в 35 милях на S от Каттаро, следуя в направлении на мыс Родони. Неприятель шел S-ым курсом на пересечку курса *Weymouth*'а Кап. 1 р. Крамптон тоже повернул к S-у, чтобы привести его траверз. Начинало смеркаться, но видимость оставалась еще хорошей и *Weymonth* с 35 каб. открыл редкий огонь.

Некоторое время австрийские миноносцы продолжали идти своим курсом и дистанция падала. Около 8 ч. она уменьшилась до 25 каб. Тогда Крамптон несколько уклонился в сторону и увеличил ход. Вскоре противник повернул на N—*Weymouth* сделал тоже самое, но прекратил стрельбу, т. к. темнота сгущалась. Преследование австрийцев, уходивших в Каттаро, продолжалось до 9 ч. в., пока полный мрак совершенно не скрыл миноносцев.

Нельзя с уверенностью сказать, что две описанные встречи были единственными причинами, опрокинувшими план командира *Гельголанда*, но во всяком случае в ночь с 6-го на 7-ое февраля нападение на транспорты не состоялось, хотя все данные говорят за то, что в этом направлении намечалась серьезная попытка [1]).

К 6 февраля, когда сербские части, стоявшие лагерем вокруг Дураццо, были эвакуированы, итальянцы имели там 8500 штыков и 36 орудий, установленных на окрестных горных вершинах. Командование гарнизоном было вверено ген. Ферреро. Итальянская главная квартира имела в виду вывести гарнизон, как только отпадет надобность в прикрытии эвакуации, но с выходом из войны Черногории и с наступлением австрийцев на юг обстановка предстоящего очищения Дураццо менялась. Приходилось уводить войска

---

[1]) В 7 ч. у. на следующее утро *Weymouth* и *Bouclier*, находясь в 15 милях на WNW от Дураццо, подверглись нападению подводной лодки. Повидимому, она принадлежала к составу тех, которые должны были действовать вместе с миноносцем *Вильдфанг*, как о том указывается в труде итальянского историка Камилло Манфрони «История итальянского флота» (Camillo Manfroni—«Storia della Marina Italiana»).

в присутствии неприятеля. Около 10 февраля передовые австрийские части начали приближаться к итальянским позициям, но сравнительно значительные силы и артиллерия подошли только через три недели. По каким то причинам итальянское командование медлило с очищением Дураццо. 15 февраля ген. Ферреро донес, что он готов и адм. Кутинелли немедленно выслал из Бриндизи 15 транспортов и два госпитальных судна с соответствующим конвоем. Однако, как только транспорты собрались в Дураццо, ген. Ферреро отменил эвакуацию, назначив срок посадки первых эшелонов на 25 февраля. За этот промежуток времени нажим противника усилился.

Эвакуация состоялась 25, 26 и 27 февраля ночью при чрезвычайно трудных обстоятельствах. Уже с 23 февраля австрийцы полукольцом окружили итальянские позиции и держали их под непрерывным огнем, а 24 февраля захватили высоты Сассо-Биянко и начали обстрел побережья.

На долю флота выпала трудная задача. Нелегко было держать в молчании неприятельские батареи, но еще труднее сажать войска. Операция потребовала крупных средств. В гавани было сосредоточено 14 транспортов и госпитальное судно; группа британских дрифтеров работала по устройству сетевого заграждения и помогала перевозке войск, а три легких крейсера, четыре миноносца и четыре вспомогательных крейсера вели обстрел австрийских батарей. Кроме того в море постоянно держалась итальянская эскадра прикрытия в составе 2-х линейных кораблей, трех легких крейсеров и нескольких дивизионов миноносцев. В ночь с 26 на 27 февраля экакуация закончилась, но стоила она значительных потерь. Из 8 000 гарнизона 600 человек было убито, ранено и пропало без вести, при чем итальянцы лишились 30 орудий, часть которых была взорвана, а часть попала к противнику.

За время операций по перевозке сербской армии и очищения Дураццо английские морские силы в Адриатике почти безпрерывно находились в море, неоднократно подвергаясь нападениям подводных лодок, по счастью неудачным. Работа наших дрифтеров протекала в самой тесной связи с работами на берегу, все сетевые заграждения в местах посадки войск были поставлены ими. „Нет слов, чтобы выразить восхищение их работой“, писал адм. Терсби, „и, если неприятельские лодки не смогли ничего сделать, то только благодаря сетям. Что бы ни случилось, дрифтеры в нужную минуту всегда оказывались там, где надо. Много человеческих жизней обязаны им своим спасением.“ Путь войсковых транспортов из Валоны на Корфу охранялся цепью дрифтеров, заградивших все это длинное расстояние своими сетями. Между началом октября и концом февраля

погибло 6 дрифтеров. Четыре взорвались на минах, а два были потоплены артиллерийским огнем с лодок. Один из них *Lily Reaich* 8 февраля вел доблестный бой с *U* и благополучно от нее ушел, но 26 февраля взорвался на мине у Дураццо и погиб со всем экипажем.

Эвакуация гарнизона Дураццо явилась последним крупным событием в операциях по перевозке сербских войск. Геройская армия быстро восстановила свою боеспособность и была готова к отправке на новый фронт—в Салоники.

К весне этого года северная Албания оказалась в руках австро-германцев, против которых стоял итальянский экспедиционный корпус, базировавшийся на Валону и располагавший удобными и короткими морскими коммуникациями.

С последним актом сербской драмы война в Адриатике изменила свой характер. Австрийское морское командование, очевидно, решило не рисковать судами, посылая их в операции против новых коммуникационных путей, проходивших значительно южнее Бриндизи. С окончанием работ транспортов, перевозивших сербов, крейсерские набеги австрийцев прекратились совершенно.

В течение многих месяцев итальянские и английские крейсера во время своих многочисленных походов в Адриатике не видели никого, кроме собственных дозоров, или изредка замечали перископ неприятельской подводной лодки.

Боевая деятельность флота проявлялась лишь в минных постановках у Бриндизи и тральных работах. Из Венеции дозор высылался в Полу, у Каттаро держался, так называемый, южный дозор. Монотонность службы время от времени нарушалась лишь слухами о предстоящих выходах австрийского флота.

В мае 1916 года командующий английской адриатической эскадрой адм. Терсби сдал свою должность адмиралу Керру.

Адриатическое море стало ареной „партизанской“ войны, но одна из мер, к которой мы были вынуждены, могла всегда послужить причиной выхода крейсерских сил противника.

Начиная с сентября 1915 года мы держали отряд вооруженных дрифтеров в Отрантском проливе и на линии Валона-Корфу. На совещании, имевшем место на Мальте в марте 1916 года, французские и итальянские адмиралы настаивали на увеличении числа этих судов, при чем итальянцы уже сформировали флотилию дрифтеров для работы у Валоны; мы согласились прислать еще 20 дрифтеров. Таким образом количество их росло с каждым месяцем и туча этих беззащитных „комаров“ (*mosquito craft*), собравшаяся в южном бассейне моря, могла быть каждую минуту атакована противником. В одном из своих первых доне-

сений адм. Керр обращал внимание Адмиралтейства на грозящую опасность и оказался совершенно прав. Но угроза осуществилась не сразу, а много времени спустя.

VIII.

Средиземное море. — Салоники.

(С января по июнь 1916 года).

К тому моменту, когда французское и английское правительства пришли к окончательному решению относительно своей военной политики на Балканах [1]), наступление ген. Саррайля в Сербии достигло предела. В смелой и хладнокровной попытке выполнить возложенную на него задачу— спасти сербскую армию, он продвинул большею часть своих сил до реки Церна. Английские части и французский отряд ген. Балью были оставлены на охране сообщений против удара болгар вдоль дефиле, спускающегося из Струмицы в Вардарскую долину. Но в ноябре болгарские войска захватили проход Бабуна и вклинились между армией Саррайля и отступающими сербами. Надежда удержать для них свободный путь отступления на Салоники рухнула.

Саррайль оказывался в чрезвычайно опасном положении [2]). Натиск болгар все усиливался и атака его позиций в долине Струмицы грозила всем сообщениям с Салониками. Кроме того Саррайль не мог не думать с тревогой о находящихся у него в тылу нескольких греческих корпусах. Не нападут ли они в момент начала его отступления? Были минуты, когда ген. Саррайль, подобно своим морским коллегам в Эгейском море, склонялся к мысли оказать на Грецию давление в виде морской демонстрации. Однако, более разумные соображения одержали верх. 17 сентября он встретился с лордом Китченером и убедился его доводами, что подобная мера может ему только повредить. Во всяком случае демонстрация неминуемо вывела бы Грецию из состояния нейтралитета, который сохранялся с таким трудом, а, следовательно, союзная армия лишилась бы своего единственного плюса. Когда Саррайль, в первых числах декабря, начал наступление от Криволака, немцы сделали ту самую ошибку, от которой нас спасла осторожность Китченера. Германский военный агент в Афинах представил королю Константину телеграмму Фалькенгайна от 29 декабря 1915 года, в которой указывалось, что, если Греция не разоружит отступающие войска Антанты или же не гарантирует

---

[1]) См. том III, стр. 182.

[2]) Саррайль — «Мое командование на Востоке» (Mon commandement en Orient) стр. 43.

их немедленную посадку на транспорты, германские и болгарские войска, вероятно, будут вынуждены перейти границу. Кабинет Скулудиса не согласился на подобный захват греческой территории и вышел из положения, сообщив, что, если предполагаемое наступление не направлено непосредственно против Греции, то греческое правительство воздержится от вооруженного вмешательства при условии получения предварительных гарантий. Эти гарантии сводились к девятнадцати пунктам, неприемлемым для германского командования, так как фактически они служили помехой его планам. Фалькенгайн на них не согласился, в результате чего произошли длительные споры, затянувшиеся до конца мая. Тем временем король Константин дал слово Китченеру, что пока союзная армия отступает, никаких попыток ее обезоружить, или интернировать, сделано не будет. Греческое правительство подтвердило данное обещание, сделав распоряжение, согласно которому союзники получали полный контроль над пограничными железными дорогами и право „принимать оборонительные меры“ вокруг города Салоник и всего полуострова. Подобное соглашение было для нас столь же благоприятно, насколько катастрофичными оказались бы последствия морской демонстрации.

Саррайль отступил без помехи и стал лагерем в Салониках. К началу нового года все работы по обороне лагеря закончились.

Линия окопов тянулась из залива Рендина, от Скала Ставрос вдоль озер до Лангаца, а оттуда шла параллельно горным вершинам до Аивали, т. е. до места стыка английских и французских войск. Французы занимали участок Аивали-Вардар и выставили сильные сторожевые посты к западу от реки. Восточный конец линии укреплений у Скала Ставрос мог в нужную минуту получить поддержку с моря.

Болгары не сделали попыток перейти греческую границу и не преследовали союзные войска, и греческий король после длительных переговоров поступил следующим образом; он протестовал (формально) против наличия на греческой территории укрепленного лагеря союзников и заявил, что, если германо-болгарские войска двинутся на юг с целью атаковать этот лагерь, его войска отойдут и не окажут им никакого сопротивления, но если союзные войска оставят лагерь и начнут садиться на транспорты, греческая армия станет на границе и в случае надобности будет ее защищать. Однако, когда после некоторых колебаний союзные правительства в декабре решили оставить армию Саррайля в Салониках, дислокация греческой армии была изменена, но сообщения армии Саррайля остались свободными. Армия короля Константина выделила небольшой наблюдательный

отряд на севере, близ Гевгели, главная же ее масса была разделена на две группы: одна встала в восточной Македонии, к востоку от Струмы, вторая же фронтом к северо-западной границе, на север и запад от Водена. Подобная обстановка представлялась терпимой, но нельзя было сомневаться, что она продержится недолго.

Если союзники оставят Салоники и вновь двинутся на болгар, центральные державы непременно предъявят Афинам новые требования. Кроме того положение дел у Салоник на море было таково, что в каждый данный момент можно было ожидать пожара.

Стоящая на якоре англо-французская эскадра находилась под орудиями форта Кара-бурун [1]) и весьма понятно, что это обстоятельство тревожило морское командование и заставляло его быть на чеку. Еще во время первой высадки большие партии рабочих были замечены на укреплениях форта и моряки настаивали на необходимости захватить форт, но ген. Саррайль отказывался. На совещании, которое он имел с греческими властями, последние его заверили, что никогда ни при каких обстоятельствах приморские батареи не откроют огня по судам Антанты и что предпринятые на форте работы будут прекращены.

Ген. Саррайль был вынужден удовлетвориться данными ему обещаниями, но командующие эскадрами продолжали высказывать беспокойство.

По миновании кризиса и по окончании эвакуации Галлиполи встал вопрос о пересмотре нашей дислокации в восточной части Средиземного моря. Проблема обороны Египта давно занимала мысли нашего сухопутного командования и уже в самом начале января из эскадры де-Робека были выделены линейные корабли для защиты Суэцкого канала. В Салониках, где руководящая роль перешла к французам, сосредоточилась соединенная франко-английская эскадра в составе четырех французских и двух английских линейных кораблей, трех английских мониторов и четырех французских миноносцев, стоявших под защитой сетевого заграждения. Возложенная на эскадру задача сводилась к блокаде болгарского побережья и к помощи армии ген. Саррайля. Большая часть Дарданелльской эскадры адм. Гоше базировалась на о. Милос, наши же суда продолжали пользоваться своими северными базами, расположенными в горле Дарданелльского пролива.

С очищением Галлиполи морская война в восточном бассейне Средиземного моря изменилась. Флот не мог принять никакого участия в наступательных операциях в Маке-

[1]) Форт был занят союзниками 28 января 1916 года по распоряжению французского морского министерства.

донии и роль его, как телеграфировало Адмиралтейство, сводилась „к наблюдению за Дарданеллами, охране оккупированных Англией островов греческого Архипелага, поддержанию блокады Эгейского моря, высылке подводных дозоров и к возможному содействию сухопутным операциям“. Активные операции подводных лодок в Мраморном море фактически прекратились. Сосредоточение армии Саррайля в Салониках легло новым бременем на флот, так как входившие в состав армии пять французских и столько же английских дивизий снабжались морем. Но оборона Египта ощущалась на флоте гораздо сильнее. По плану, выработанному лордом Китченером и ген. Максвелем, в Египте было собрано 222 000 штыков и сабель при 325 орудиях [1]). Таким образом в районе Средиземного моря сосредоточилось 400 000 войск, боеспособность которых зависила исключительно от безопасности морских коммуникационных путей, т. е. как раз тех путей, которые должны были стать главным объектом действий германских подводных лодок.

После тяжелых потерь, понесенных судоходством в ноябре [2]), в деятельности германских *U* наступило некоторое затишье, но было совершенно ясно, что это затишье лишь временное и что проблемой морской войны наступающего года будет борьба с усиленной активностью противника. В декабре в Париже состоялось совещание представителей всех союзных флотов для обсуждения создавшегося положения, при чем уже на первых заседаниях выяснилась разница во взглядах французских и английских моряков относительно способов борьбы с подводной опасностью. Мнение наших представителей сводилось к необходимости установления нескольких определенных путей следования транспортов и к охране их значительным количеством мелких судов. Французы же смотрели на дело иначе. Они были убеждены, что немцы устроили на Крите и в Малой Азии секретные базы для подводных лодок, и настаивали на по-

---

[1]) 1 дивизия имперской пехоты, 1 дивизия австралийско-новозеландской ездящей пехоты, 1 дивизия имперской кавалерии, 4 бригады ездящей пехоты, 4 бригады спешенной ездящей пехоты, 2 бригады индийской пехоты, саперные и понтонные части.

[2])

	Погибло английск. судов.	Погибло судов союзников и нейтральных.
Октябрь 1915 г.	10	7
Ноябрь »	23	18
Декабрь »	11	13
Январь 1916 г.	5	1
Февраль »	6	6
Март »	2	2

Ньюболт.

сылке нескольких старых крейсеров для тщательного осмотра всех бухточек восточного бассейна Средиземного моря. В последствии выяснилось, что ни тот, ни другой план не удовлетворяли потребности, но при открытии совещания вопрос был далеко неясен и каждая из сторон горячо отстаивала свою точку зрения.

Справедливость требует указать, что главнокомандующий французским Средиземноморским флотом вице-адмирал Дартиж-дю-Фурне до известной степени разделял наш взгляд. Пред началом Парижского совещания он послал главному командиру на Мальте подробный план борьбы с неприятельскими лодками, по которому 280 тральщиков и 140 миноносцев должны были быть выделены в Средиземное море специально для этой цели. Если бы нашлось необходимое количество миноносцев и тральщиков, весьма вероятно, что английский и французский флоты действовали бы по одной системе, но таковые отсутствовали и пришлось выработать новый план. В результате было решено разделить Средиземное море на 18 районов или зон, из которых 4 поступали в ведение английского флота, 4 в ведение итальянского и 10 в ведение французского.

На французского главнокомандующего возлагалась обязанность разработать для каждого района секретные пути следования транспортов, при чем для каждого района назначался специальный офицер, который имел в своем распоряжении известное число дозорных судов и являлся ответственным за пути следования транспортов в порученной ему зоне.

За Парижским совещанием, посвятившим свое время главным образом вопросам командования и взаимного подчинения и не разбиравшим практические детали, последовало 9 марта 1916 года совещание на Мальте, на котором присутствовали адмиралы, командующие на местах. Адм. де-Робек, в виду прекращения Дарданелльской операции и освобождении его эскадры, настаивал на изменении плана и о расширении порученного ему района. Однако, французы хотели сохранить за собой руководящую роль в Эгейском море и желание их было удовлетворено, но весь транспортный путь из Египта на Мальту был включен в британскую зону.

Можно констатировать, что совещание на Мальте разрешило некоторые из трудностей, связанные с двойным командованием, и принесло пользу делу борьбы с растущей подводной опасностью. На время принятые меры удовлетворяли положению.

Как и предполагалось, затишье в деятельности германских лодок, наступившее в марте, быстро кончилось. В апреле в Средиземном море было утоплено 16 пароходов, в мае же

число жертв немецких *U* неожиданно возросло до 37. На этот раз особенно пострадало итальянское судоходство.

В мае итальянцы потеряли свыше 30 000 тонн, а в июне еще больше. Система дозоров и секретных путей следования транспортов не оправдала себя как мера оборонительная, в качестве же меры, направленной к уничтожению неприятельских лодок, она не принесла никаких плодов. С начала года погибли только две германские лодки: одна — *UC-12* взорвалась на собственных минах у Таранто, другая — *UB-15* пропала без вести.

Таковая была в кратких словах обстановка в начале года как в отношении действий противника против коммуникаций союзников в Средиземном море, так и в отношении войск, занимавших шаткое и ненадежное положение, и такова была изводящая дипломатия афинского кабинета.

Не удивительно, что уже через неделю-другую, т. е. 8 июня, ниточка, на которой все кое-как держалось, должна была лопнуть.

В курсе протекавших событий оно, вероятно, и не могло быть иначе. Если бы союзники имели возможность удерживать за собою лагерь в Салониках, преследуя лишь цели предупредительного характера и не трогались бы с места, то при некотором расширении декабрьского соглашения дело, вероятно, уладилось бы. Но новые и вполне естественные решения, принятые на союзных совещаниях, изменили первоначальную обстановку и внесли новые трения в отношения между Антантой и греческим правительством. Вполне понятно, что ген. Саррайль делал все необходимое, чтобы обеспечить положение своей армии.

Зная, что греки не окажут никакого сопротивления переходу болгар их границы, он счел нужным закрыть хотя бы один подход к занимаемой им позиции и приказал взорвать мост Демир-хилар. С уничтожением моста прерывалось сообщение между греческими войсками, расположенными к западу и востоку от Струмы, и распоряжение французского генерала вызвало возмущение среди греческого военного начальства. „Какую пользу извлекут союзники“ говорили греки, „нанося ущерб вооруженным силам нации, которую Антанта продолжает считать дружественной и на которую смотрит как на вероятного союзника?“ Ген. Магон [1]), находившийся в наилучших отношениях с Саррайлем, такт и лойальность которого последний очень ценил, сомневался в целесообразности столь неожиданной и резкой меры.

---

[1]) Магон один из английских генералов, находившихся в составе армии Саррайля. *Ред.*

Вскоре был занят и форт Кара-бурун. Занятие форта последовало под тем предлогом, что незадолго до этого английский пароход был потоплен германской лодкой в греческих территориальных водах, где по существующим законам международного права он находился под защитой вооруженных сил Греции. Истинная же причина, побудившая прибегнуть к захвату форта, заключалась в убеждении, что германские лодки получали необходимые им сведения и указания с берега. Как французский, так и английский штабы командующих эскадрами, повидимому, не сомневались в существовании определенного соглашения между некоторыми видными политическими деятелями Греции и командирами германских *U*. Конечно, как союзники, так и австро-германцы имели в Греции много сторонников, но, считаясь с теми сведениями о тактике немецких лодок, которые стали известны в последствии, можно сомневаться в существовании в то время подобной организации.

План нападение на судоходство в основе сводился к тому, чтобы по возможности незаметно подойти к пунктам вероятного скопления торговых судов и оставаться там как можно дальше. Всякая же система, зависящая от связи с берегом, нарушала главный принцип этого плана—секретность.

Возможно, что офицеры неприятельских лодок, стоя на отдыхе в какой нибудь уединенной, заброшенной бухточке, съезжали на берег и вступали в разговоры с пастухами овечьих стад, но вряд ли они руководствовались чьими либо указаниями в выборе наилучших мест для „охоты", кроме собственных соображений и, конечно, старались не зависеть от берега.

Итак, единственным основанием к захвату форта явилось неуменье его гарнизона охранить пароход от атаки подводной лодки и греки не могли не протестовать, что им поставлено в вину невыполнение столь трудной задачи.

Затем последовал ряд других мер, против которых греческое правительство также не могло не протестовать, пока оно продолжало придерживаться политики лавировки между домогательствами Антанты и центральных держав.

Корфу был обращен в базу французского флота, Кастелорицо оккупировано, а в Салониках и его окрестностях установлен строгий полицейский режим. Не установить такого режима ген. Саррайль фактически не мог. Его положение было чрезвычайыо трудное. Город с весьма смешанным населением, большинство которого состояло из мелких левантийских торговцев, политические симпатии которых зависили от того или иного газетного сообщения о ходе военных действий, и всевозможных представителей преступного мира и отбросов человечества, представлял собою такое сборище, управлять которым было не легко.

Тем не менее мы не можем не указать, что британские коллеги ген. Саррайля, прекрасно сознавая ту ответственность, которая лежала на командующем союзной армией, и не менее его готовые ко всевозможным случайностям, считали, что во многих случаях ген. Саррайль мог бы выпускать свои обязательные постановления, составленные более дипломатично, и проводить их в жизнь не столь сурово. Взаимные неудовольства, обиды и трения в течение января, февраля и марта все усиливались и чуть было не закончились крупным недоразумением, когда премьер-министр Скулудис заявил, что он не разрешает перевозку на позиции сербских войск по греческим железным дорогам.

Этот случай, а также другие подобного рода инциденты все более обостряли положение, но к открытому конфликту привела другая причина.

12 марта на совещании в Шантильи было решено, что как только наступит подходящий момент, союзные армии на всех фронтах одновременно снова перейдут в наступление, при чем выражалась надежда, что под общим натиском немецкое сопротивление будет сломлено, или же, если противник и устоит, то, во всяком случае, в некоторых пунктах пострадает жестоко. Салоникская армия тоже должна была принять участие в общем ударе; усиливать ее не предполагалось, но к моменту соединенного наступления она должна была проявить активность.

В случае же благоприятного изменения обстановки на Балканах, т. е. появления нового союзника или же выхода из войны одного из балканских противников, Салоникская армия, или как называли ее французы — Armée d'Orient, должна была перейти в энергичное наступление. Это решение, представлявшее собою точку зрения французского штаба, повидимому, было руководящей стратегической идеей на Балканах в текущем году [1]).

Саррайль в начале несколько сомневался, что именно от него требуется, но затем составил такой план операций, в котором по мере сил и возможностей разбивал доводы своих оппонентов и предусматривал готовность своей армии нанести в подходящий момент быстрый и сильный удар в направлении на Монастырь [2]). Поэтому в середине марта он начал постепенно выводить войска из лагеря и располагать отдельные отряды войск на более широком фронте.

Вслед за этим последовали неизбежные требования Германии. По настоянию Фалькенгайна берлинский кабинет

---

[1]) 27 марта на совещании в министерстве иностранных дел в Лондоне Жоффр категорически протестовал против английского предложения перебросить одну дивизию из Салоник на западный фронт.

[2]) Саррайль, стр. 85.

заявил в Афинах протест против предоставления союзникам подобных преимуществ и после длительной дипломатической переписки заявил, что войска центральных держав будут вынуждены захватить форт Рупель, господствовавший над долиной Струмы. В конце мая форт перешел в руки немцев, при чем греческим войскам было запрещено оказывать какое либо сопротивление.

Само собою разумеется, что нельзя отрицать полного права греческого правительства на подобный акт. Базисом соглашения, достигнутого в декабре 1915 года между Афинами, Лондоном и Парижем, являлось условие, по которому, пока англо-французы находились на греческой территории, греческая армия обязывалась не помогать союзникам в их борьбе с противником и не содействовать центральным державам в наступлении против Салоникской армии. Поэтому греческое правительство имело все основания указывать, что сдача форта Рупель ни в какой мере не противоречит соглашению.

К описываемому моменту глава афинского кабинета Скулудис настолько разошелся с союзниками, что с трудом выслушивал представления посланников Антанты и при разговорах с ними не скрывал своего нетерпения.

Ген. Саррайль объявил Салоники на осадном положении, морское же командование настаивало на необходимости срочно принять энергичные меры, которые могли бы произвести впечатление. 8 июня командующий французской Сирийской эскадрой адм. Моро оккупировал Фасо и установил частичную блокаду побережья Греции. Одновременно шла подготовка к демонстрации против столицы греческого королевства. Саррайль выделил две бригады в качестве десантного отряда, адм. Моро был назначен командовать морскими силами экспедиционного отряда [1]).

---

[1]) Суда назначенные для демонстрации:

Французские: лин. кор. *Patrie*
2 крейсера типа *Waldeck Rousseau*
6 эскадр. миноносцев

Английск. лин. кор. *Exmouth*
легк. крейс. *Foresight*
Forward
кан. лодка *Hussar*
монитор *Earl of Peterborough*
» *M 17*
авианосец *Empress*
эск. тральщик *Peony*
» » *Azalea*
4 эскадрен. миноносца и два миноносца
2 заградителя
20 вспомогательных судов.

К 20 июня все назначенные для демонстрации суда и десантный отряд собрались в бухте Мило. На следующий день афинскому кабинету была вручена нота Антанты.

Союзники требовали демобилизации греческой армии, сформирования „делового кабинета“, роспуска парламента и назначения новых выборов, а также устранения от должности всех высших чинов полиции, проявлявших себя так или иначе враждебно по отношению к союзникам вообще, или к тому или иному военному начальнику Антанты, в частности.

Ни по одному из требований отказа не последовало и кризис еще раз разрешился. „Карательную“ эскадру расформировали, но были приняты меры на случай необходимости снова быстро ее собрать. Морские силы Средиземного моря сосредоточили все свое внимание на борьбе за обеспечение безопасности коммуникационных путей.

ГЛАВА V.

Средиземное море с июня 1916 года по январь 1917 года.

I.

Вторжение болгарских войск в Северную Грецию и последствия этого вторжения. Союзная эскадра в Пирее.

Вторая половина 1916 года может быть названа периодом „колебаний и подготовок“. Союзники понимали, что война на море начинает приобретать очень опасный и чреватый последствиями характер, но никто не мог предсказать, какие размеры примет растущая опасность.

Обстановка в Греции создавала благоприятную почву для догадок, но судить о том, что произойдет в действительности, было трудно, так как положение в греческом королевстве осложнялось жестокой борьбой двух политических партий, каждая из которых могла склонить своих сторонников выступить в пользу Германии и Австрии или же их противников.

К громовым раскатам мировой войны здесь примешивался скрип перьев дипломатов, старавшихся разрешить длительный и сложный конфликт. Таким образом нам приходится рассматривать не только непосредственно морские операции как таковые, но и вопросы дипломатии, а также различные вопросы политики, так или иначе влиявшие на эти операции.

В течение шести месяцев громадная соединенная эскадра союзников стояла в греческих водах, не сделав ни единого

выстрела, при чем каждый ее шаг зависел исключительно от осложнений дипломатической обстановки. Английская морская история знает очень мало подобных примеров, а в некоторых отношениях таких примеров не было вовсе. Здесь так же, как и в Адриатике, английские морские силы оперировали в обстановке, неизвестной в войнах прошлого. Наши суда находились в полуподчинении иностранному командованию в то время, как наша дипломатия руководилась посланниками, действующими по указаниям главнокомандующего французским флотом.

Каждому изучающему историю полезно ознакомиться подробно с столь поучительной обстановкой, а военному моряку, пожалуй, еще полезнее.

Во избежание возможных неверных толкований нашего описания, мы считаем полезным заранее указать на основную линию поведения союзников и обратить внимание читателя на те плюсы или минусы, которые проистекали от принятых в известный момент решений. Все суждения о деятельности тех или иных лиц или правительств являются лишь необходимыми выводами из фактов. Ошибки, а таковые, хотя и временного характера, но несомненно имели место, были результатом почти непреодолимых затруднений. Командующий британской эскадрой действовал в согласии с французским адмиралом, но он не был самостоятелен. Франция и Англия преследовали одни и те же цели, но каждая из держав понимала возникшую проблему по своему. Наше правительство и его представители не сомневались, что для благоприятного ее разрешения необходимо избегать не только применения грубой силы, но и каких бы то ни было проявлений этой силы. Французское же правительство считало, что наступило время, когда на неискренность, фальшь и уловки надо ответить твердостью и даже насилием. При таких обстоятельствах и в столь трудную минуту нельзя было допускать проявлений несогласий, могущих угрожать единству Антанты и единству командования. Для сохранения этого единства наш дипломатический представитель пытался некоторое время идти в ногу с военным командованием. Нельзя отрицать, что его попытка могла бы принести в критический момент хорошие плоды, тем более, что как адм. Дартиж-дю-Фурне, так и сэр Френсис Эллиот [1]) не только обладали высокими служебными качествами вообще, но и отличались исключительным чувством долга и питали взаимное уважение друг к другу. Однако, при сложившейся обстановке результат получился непредвиденный.

Когда решительные и не допускающие возражений директивы французского правительства связали адм. Дартижа-

---

[1]) Английский посланник в Афинах. *Ред.*

дю-Фурне, лишив его возможности действовать тактично и миролюбиво, все соображения нашего дипломатического представителя, как и советы британского адмирала, оказались в стороне.

Последовала неизбежная неудача. Предпринятые шаги не привели к желаемому концу.

Все требования, изложенные в последней ноте, предъявленной союзниками афинскому кабинету, касались внутренних дел Греции и на посланников Антанты легла задача проследить за их выполнением. Но вопросы внутреннего управления страны сложны и уследить за всеми деталями этого управления чрезвычайно трудно; такая задача требует исключительного такта и не допускает открытой критики.

Кроме того, даже при наличии намерения греческого правительства отнестись добросовестно к данному обещанию, выполнение требований союзников не могло произойти в короткий срок и несомненно должно было возбудить множество вопросов, требующих осторожного к себе отношения.

Несколько недель все шло гладко; армия медленно демобилизовалась и сменивший Скулудиса новый премьер-министр Заимис, ставший во главе беспартийного кабинета, находился в хороших отношениях с посланниками Антанты. Вокруг вопроса о смещении нескольких нежелательных для союзников префектов и высших полицейских чинов возникали прения, но несмотря на то, что греческому премьеру не легко было удалять своих чиновников по требованию иностранной державы, он не уклонился от тяжести принятых на себя обязательств.

При всяких жалобах со стороны представителей Антанты он выказывал неизменную любезность и готовность пойти на встречу. Тем не менее обстановка продолжала оставаться очень сложной.

Потребовав образования „делового“ кабинета и назначения новых выборов, союзники сыграли в руку партии конституционалистов, недовольной самодержавными тенденциями короля Константина. Благодаря умиротворяющему влиянию Заимиса, борьба с противной партией протекала довольно мирно, но пламя вражды тлело и достаточно было случиться чему нибудь такому, от чего бы это пламя вспыхнуло, и никто не мог бы сказать, по какому направлению пойдет пожар и не обожжет ли он союзников.

К этому времени произошел ряд военных событий, повлиявших на обстановку в Греции; 19 июня турки произвели вторичное нападение на Суэцкий канал, но были разбиты английскими войсками у Rumani. В разгар боя французские и английские суда появились у берегов Малой Азии и бомбардировали Мармарис, Макри, Мерсину и другие пункты побережья. 2 августа ген. Саррайль, состав

армии которого с прибытием сербских войск, а также русского и итальянского отрядов, усилился, перешел в наступление на Македонском направлении.

Болгары отвечали контр-наступлением против обоих флангов Саррайля. На левом фланге сербы успешно отбили все атаки противника, но на правом фланге положение дел приняло серьезный оборот. Здесь наблюдение за болгарской границей в направлении на Броды было возложено на отряд ген. Фротие в составе десяти эскадронов кавалерии и баталиона зуавов. Между Демир-Хиссар и Кавалой стоял греческий армейский корпус. Болгарские войска в нескольких пунктах вступили на территорию Греции и Фротие отступил. Греческий корпус, составлявший в этот момент лишь какую-то часть демобилизованной армии и сообщения которого проходили по территории, занятой иностранными войсками, не мог, конечно, оказать никакого сопротивления.

Корпусному командиру не оставалось другого выхода как отходить, а гарнизону Кавалы, лишенному путей отступления, сдаться [1]). К концу августа вся та часть Македонии, которая расположена к востоку от Струмы, находилась в руках болгар.

Считаясь с фактом отказа союзного командования разрешить Греции перевозку ее войск морем и угрозой воспрепятствовать их отступлению в Фессалию, трудно себе представить, что оставалось делать командиру греческого корпуса кроме как сдаться.

Составить правильный взгляд на истинное положение дел было одинаково трудно как в Лондоне, так и на месте. К тому же шедшие со всех сторон самые разнообразные, а подчас и дикие, слухи еще больше осложняли обстановку. Венизелос передал английскому посланнику в Афинах, что по его глубокому убеждению отступление греческих войск в Восточной Македонии ничто иное как первый шаг к передаче всей Греции в руки Германии и Болгарии. Болгарская армия не замедлит занять Екатерини и нижние склоны возвышенности Олимп, где и установит тяжелые батареи, которые будут командовать над всей Салоникской бухтой, Одновременно австро-германские войска продвинутся на юг, соединятся с греческими войсками, стоящими в Лариссе, и займут Афины. Разведочный отдел штаба главнокомандующего французским флотом подкрепил это предсказание, сообщив, что греческое правительство собирает железнодорожный подвижной состав в Екатерини и что германские кавалерийские разъезды уже в Лариссе.

28 августа эти тревожные сведения подверглись тщательному обсуждению в Лондоне на совещании членов бри-

---

[1]) Формальная сдача германскому командованию произошла 19 сентября.

танского правительства, при чем приглашенным военным авторитетам не составило никакого труда доказать всю их вздорность и полнейшую невозможность для германцев, болгар или греков осуществить подобный план. Поэтому правительство телеграфировало посланнику в Афинах, сообщая, что столица Греции не может быть занята противником, пока не будут разбиты войска Саррайля, и что в настоящий момент нет никаких оснований опасаться за судьбу Салоникской армии.

Таким образом, в этом отношении атмосфера несколько очистилась, но за то в другом отношении, гораздо более важном, она сгустилась.

На совещании обсуждались лишь последние полученные сообщеня и вопросы, так сказать, технического характера, но основной вопрос—помогает ли греческий король и его министры нашим врагам—остался открытым и по нему не было вынесено никакого заключения. Решение не предпринимать ничего на основании одних только слухов не заставило замолчать голоса, требовавшие „самых энергичных мер", „решительных действий" и т. п. шагов против правительства, которое сначала только подозревалось, а затем чуть ли не открыто обвинялось в заговоре против союзников, хотя никогда никаких неопровержимых к тому доказательств не было.

Вторжение Болгарии на греческую территорию не могло не повлиять на выполнение одного из пунктов ноты союзников от 21 июня, а именно на назначение новых выборов. Греческое правительство готовилось произвести их в начале осени, при чем как раз тогда, когда король собирался опубликовать указ о роспуске палаты, восточная часть Македонии оказалась оккупированной болгарами. Возник вопрос о том, следует ли при создавшихся условиях вообще назначать новые выборы.

Половина населения Македонии не могла принять в них участия, а партия конституционалистов в значительной степени рассчитывала на поддержку именно македонцев, присоединенных к Греции после второй балканской войны.

Венизелос настаивал на производстве выборов во что бы то ни стало, Заимис же находил необходимым отсрочить выборы. В конце концов союзники предоставили греческому правительству самому решать дело, а последнее оставило вопрос открытым.

Захват болгарами Кавалы, в сущности говоря, не повлиял на положение армии Саррайля и не имел значения для его наступательной операции, поэтому было бы пожалуй разумнее не вмешиваться во внутренние дела греческого народа и не мешать ему самому составить себе мнение о правительстве, которое даже не протестовало, когда

войска соседней державы вторглись на территорию их родины, жгли и грабили греческие деревни и подвергали всевозможным мучениям беззащитных крестьян. Однако, превалировал другой взгляд. В Париже, а отчасти и в Лондоне, считали, что передача болгарам форта со всеми боевыми запасами даѐт право союзникам требовать от греческого правительства соответствующих компенсаций.

Французское правительство не замедлило начать действовать и по экстренной просьбе из Парижа британское правительство отправило командующему английской эскадрой в восточной части Средиземного моря телеграмму с приказанием выделить отряд судов на о. Милос для совместных действий с адм. Дартиж-дю-Фурне. Через несколько дней под флагом французского главнокомандующего собралась многочисленная и весьма импозантная эскадра. Однако, наше правительство еще удерживалось от открытого выступления и решило ждать пока намерения французского правительства не выяснятся более определенно. Первые инструкции Адмиралтейства, отправленные командующему британским отрядом адм. Садлеру 26 августа, гласили: „Ни в каком случае не предпринимать никаких наступательных действий против Греции до получения точных приказаний отсюда“.

На следующий день французское правительство уведомило Адмиралтейство, что адм. Дартиж-дю-Фурне отдал распоряжение „привести в состояние бездействия греческий флот и греческий генеральный штаб, захватить австрийскую команду, которая по сведениям французской морской разведки прибыла в Афины, чтобы принять от греческого флота подводную лодку, захватить все неприятельские суда, стоящие в Элевзисе, арестовать всех неприятельских агентов, установить контроль над всеми почтово-телеграфными учреждениями, радио-станциями, складами угля и нефти, а также и над железными дорогами и кроме того попытаться перерезать железнодорожное сообщение Афин с Пелопонесом“.

Таким образом, к концу месяца как в Лондоне, так и в Афинах стало известным, что Франция накануне того, чтобы предпринять решительные шаги.

В тот самый день, когда последовало это распоряжение, Румыния вступила в войну и греческое правительство сразу же заговорило иначе. 30 августа наш посланник в Афинах имел продолжительную беседу с премьером Заимисом и телеграфировал в Лондон, что король Константин склонен оставить нейтралитет и присоединиться к союзникам. „В виду вышеизложенного“, писал Эллиот „в настоящий момент, когда политическая обстановка, повидимому, совершенно меняется, демонстрация и высадка десанта пред-

ставляются несвоевременными и может принести непоправимый вред“.

К сожалению, к этому времени британский кабинет был уже связан обещаниями французскому правительству. Когда 30 августа Военный Совет собрался для обсуждения греческих дел, он уже имел перед собою текст инструкций, полученных адм. Дартиж-дю-Фурне, а также меморандум, переданный нашему министру иностранных дел французским послом в Лондоне. Текст меморандума гласил:

„Французское правительство убеждено в том, что неприятельская главная квартира получает от греческих военных властей сведения о всех движениях *Armée d'Orient*. При таких обстоятельствах г. Бриан считает недостаточной гарантией смену начальника греческого генерального штаба. Пока Афины имеют возможность сноситься через Флорину с неприятельскими силами и пока германские агенты при соучастии греческих властей могут не только давать болгарам различные сведения, но даже и снабжать их необходимыми припасами, обстановка в Греции не может стать такой, чтобы обезопасить наступление союзников из Салоник. Если *Armée d'Orient* должна выполнить возложенную на нее задачу, то французское правительство полагает совершенно необходимым, чтобы почта, телеграф, железные дороги и порты Греции были бы под его контролем. Все это требует быстрых и непосредственных действий и французское правительство для поддержания своих требований сделало приготовления для высадки двух бригад в Афинах, или в каком либо другом стратегическом пункте“.

„Нет никаких причин опасаться каких-либо затруднений со стороны Греции. Премьер Заимис был настолько осторожен, что заявил, а затем и повторил свое заявление о том, что Греция не окажет сопротивления ни Антанте, ни Болгарии; кроме того в разговоре с королем он достаточно ясно дал понять, что в вопросе о своей защите союзники должны рассчитывать сами на себя. Французское правительство будет действовать лишь вместе с великобританским. Поэтому французскому послу в Лондоне даны директивы просить правительство его величества согласиться на ту общую линию поведения, которая влечет за собою минимум затруднений и которая единственно обеспечит успех Салоникских операций. Французское правительство считает безусловно необходимым, чтобы на британские суда были посажены воинские части, могущие принять участие в десанте под общим руководством французского адмирала.

„Глава французского кабинета [1]) полагает существенно важным выполнить намеченные мероприятия как можно

[1]) Бриан. *Ред.*

быстрее и этим обеспечить успех внезапности, избежать подводной опасности и, наконец, сократить время, в течение которого суда занятые в операции будут находиться в бездействии“.

„На основании всего вышеизложенного, французское правительство просит правительство его величества выполнить операцию, которая должна была иметь место 21 июня и которая в свое время не встретила возражений со стороны английского кабинета“.

Наше правительство не уклонилось от ответственности, но пошло очень неохотно на французское предложение. Ради соблюдения единства Антанты оно вынуждено было согласиться на такую линию поведения, которую оно не могло вполне одобрить. Члены правительства не могли не скрыть своего удивления, что делая столь чреватое последствиями предложение французское правительство ограничилось лишь самыми краткими пояснениями. Многие из наших министров высказались за категорическое отклонение французских предложений, считая их неуместными и вызывающими. Кроме того они находили неразумным устраивать лишние затруднения греческому премьеру Заимису.

В результате споров нашему послу в Париже лорду Берти была отправлена тщательно продуманная и отредактированная телеграмма, в которой сообщалось, что стоящая на о. Милос британская эскадра получила приказание идти на Салоникский рейд в распоряжение адм. Дартиж-дю-Фурне „для поддержания“ требований о контроле союзниками греческих почт и телеграфов, но что британское правительство считает чрезвычайно нежелательной высадку, т. к. для „действительной окупации“ потребуется слишком много войск, а высадка незначительного отряда, в случае волнений среди населения, может поставить его в опасное положение. Помимо этого, не следует забывать, что афинское правительство согласилось на все предъявленные ему требования, а потому британское правительство „совершенно не хочет на дружественную позицию, занятую кабинетом Заимиса, отвечать суровыми и резкими мерами и не считает необходимым устанавливать теперь же контроль над греческими портами и железными дорогами“. Телеграмма заканчивалась указанием, что правительство не верит в опасность „германо-болгарского вторжения в Афины“ и что обстановка данного момента совершенно не та, которая была 21 июня.

Телеграмма вполне точно определяла взгляды и сомнения Лондонского кабинета, но она давала французам как раз то, чего они добивались. Присутствие британских судов в составе французской эскадры делало английское правительство ответственным за ту политику, которую Франция

готовилась осуществить. А так как эта политика предусматривала замену обычных дипломатических представителей генералами и грозной эскадрой линейных кораблей, то участие в этом деле английского флота давало всему предприятию гораздо более яркую окраску.

Соображения, высказанные нашим правительством, ни в какой мере не повлияли на окончательные инструкции, полученные главнокомандующим французским флотом.

Директивы, данные адмиралу Дартиж-дю-Фурне, по своему содержанию отличались от текста меморандума, врученного французским послом в Лондоне нашему министру иностранных дел, лишь тем, что в них отсутствовало указание о захвате присланной из Австрии команды для укомплектования греческой подводной лодки[1]). 31 августа на л. к. *Provence* (флаг адм. Дартиж-дю-Фурне) были собраны все флагманы и главнокомандующий сообщил им, что в первую очередь он намерен выполнить следующие два пункта инструкции: 1) „парализовать греческий флот, главным образом, подводные лодки“, и 2) „захватить все неприятельские торговые суда, стоящие в Пирее“.

В ночь с 31 августа на 1 сентября союзная эскадра начала выходить с о. Милос[2]). Первым вышел (11 ч. в.) коммодор Хениджж на *Hussar*'е, а за ним через определенные промежутки времени снялись с якоря и все суда его отряда, т. е. мониторы, канонерки, миноносцы, трауллеры и дрифтеры. В 10 ч. у. 1 сентября из гавани вытянулись линейные корабли и построившись в одну кильватерную колонну пошли по назначению. Днем эскадра прибыла на о. Флева, где ее встретил коммодор Хенидж и провел про-

---

[1]) Этот слух явился результатом дурной осведомленности французской разведки.

[2])

	Provence (флаг главноком.)	23 177 тн.	X—13,4″	XX—5,5″
	Exmouth (флаг к. ад. Садлер)	14 000 „	IV—12″;	XII—6″
	Verité (флаг в. ад. Дарриё)	14 489 „	IV—12″;	X—7,6″
	Justice	14 860 „	IV—12″	X—7,6″
3 эскадра линейных кораблей	*Democratie*	14 638 „	IV—12″;	X—6,7″
	Republique	14 605 „	IV—12″;	XVIII—6,5″
	Patrie (флаг к ад. Марлиав)	14 900 „	IV—12 ;	XVIII—6,5″
	Suffren	12 526 „	IV—12 ;	X—6,5″
2 эскадра легких кр.	*Valdeck Rousseau* (к. ад. Биард)	13 995 „	XIV—7,6″	
	Ernest Renan	13 504 „	IV—7,6″	XII—6,5″
Репетичн. корабль.	*Jurien de la Gravière*	5 600 „	VIII—6,5″	
Легк. крейс.	*Forward* и *Sentinel*	2 850 „	IX— 4″	
Монитор	*Earl of Peterborough*	5 900 „	II—12″	
и	*M 29* и *M 23*	355 „	II— 6″	

Эск. тральщ. *Honeysuckle* и *Aster*. Сет. заград. *Prince Edward* и *Queen Victoria* Авианосцы. *Empress* (англ.) и *Campinas* (франц.) Фр. канонерки *Diligente* и *Impatiente*. Минн. заград. *Pluton* (франц.) и *Perdita* (англ.). Канонерск. лодка *Hussar* (брейд-вымп. коммодора Хениджа. 16 эскадрен. миноносцев (4 английск. и 12 франц.), 2 миноносца 25 трауллеров и дрифтеров.

траленным фарватером, который ограждался дрифтерами. Как только суда стали на якорь, *Prince Edward* установил сетевое заграждение между мысом Керамус и о. Липсо. Греческий флот в составе линейных кораблей *Kilkis* и *Lemnos*,— крейсера *Georgios Averoff*, нескольких миноносцев и подводных лодок стоял на якоре перед Саламинским адмиралтейством и позади заграждения, поставленного поперек канала Георгия. Ни на одном из греческих судов не было паров, а большинство команды уволено на берег. Крейсера адм. Биард немедленно захватили все неприятельские коммерческие суда, стоявшие в Пирее, и отбуксировали их к месту якорной стоянки союзной эскадры. Таким образом, к наступлению темноты первые два пункта инструкций, полученных адм. Дартижем, были полностью выполнены. Немецкие пароходы находились в руках французов, греческий же флот, который не мог войти в море, минуя союзную эскадру, оказался парализованным. Остальные пункты инструкций нельзя было проводить в жизнь без тщательного их рассмотрения и обсуждения, в виду чего 2-го сентября утром на *Provence* прибыл французский посланник Гийемэн и состоящие при посольстве французские военный и морской агенты.

В день прихода англо-французской эскадры на Саламинский рейд наш посланник имел продолжительную аудиенцию у короля Константина, во время которой выяснилось, какой сложный и запутанный характер приобрела вся обстановка в Греции. Король заявил посланнику, что по его мнению наступило время объявить войну Болгарии, но он считает невозможным выступить теперь же, так как его армия демобилизована, две дивизии все еще стоят окруженными в Македонии и кроме того он вынужден подумать о греческом населении азиатской Турции и о тех последствиях, которые неизбежно обрушатся на это население, как только Греция объявит войну. Но вопрос, который больше всего беспокоил короля, заключался в том, насколько он может рассчитывать на союзников в отношении снабжения греческой армии всем необходимым для приведения ее в состояние полной боевой готовности.

Посланник считал все шансы за то, что нерешительность короля перейдет в дружественное согласие с союзниками, если только последние будут действовать осторожно и тактично и поэтому был чрезвычайно озабочен, чтобы демонстрация закончилась как можно скорее и чтобы дальнейшие французские требования были бы отменены. Особенно вызывающим Эллиот считал требование контроля почт и телеграфов. „Разве преступление“, писал он, „что, нейтральная держава пользовалась радио-телеграфом, раз она не имеет других способов сообщений? Если необходимо сохра-

нить лицо демонстрации, не могут ли державы Согласия удовлетвориться требованием высылки барона фон-Шенка?“ [1])

Почти одновременно с аудиенцией Эллиота у короля и появлением морских сил союзников на Саламинском рейде, произошел инцидент, свидетельствующий, насколько расходились взгляды британского и французского правительств в греческом вопросе.

Несколько месяцев тому назад известная часть греческого населения Салоник пыталась образовать нечто в роде самостоятельного правительства, независимо от Афин, и сформировать местными силами батальон добровольцев, который бы вошел в состав армии Саррайля. В конце августа лидеры этого движения обратилась с открытым воззванием к греческому гарнизону города, приглашал их записываться в фирмируемый батальон. Часть офицеров и солдат последовали призыву, часть же отказалась, заявив, что они сохранят верность королю и правительству. Страсти разгорелись и дело кончилось кровопролитием.

Командующий английскими частями армии Саррайля, ген. Мильн, не допустил никакого вмешательства в инцидент своих офицеров и солдат, но Саррайль интернировал и разоружил всех греческих офицеров, оставшихся верными присяге, и провел их по улицам города под конвоем, как обыкновенных пленных.

1 сентября арестованные Саррайлем офицеры прибыли в Афины и были приняты королем, объявившим им благодарность.

Салоникские события произвели в столице глубокое и самое тягостное впечатление. Наш посланник открыто заявил, что последствие подобного образа действий Саррайля принесли союзникам непоправимый вид. Новый начальник греческого генерального штаба ген. Мосхопулос, искренний сторонник Антанты, всемерно старавшийся склонить короля к объявлению войны, высказывал по этому поводу английскому военному агенту свое крайнее огорчение и даже всегда хладнокровный Заимис, обсуждая инцидент с нашим послом, не мог говорить с ним спокойно.

Телеграммы Эллиота о нежелательности демонстрации и о необходимости смягчить предъявленные греческому правительству требования пришли слишком поздно, чтобы задержать данное Франции согласие на наше участие. Однако, как только она была получена, военный совет тотчас собрался для решения вопроса — следует ли действовать в соответствии с указаниями посланника или же можно пренебречь ими. Политика, которой придерживался британский кабинет в дан-

---

[1]) Глава германофильских организаций в Греции, бывший представитель Круппа на Балканах.

ном вопросе, пока еще была настолько неопределенна, что кабинет всегда мог от нее отказаться, не нарушая уже предпринятых мер. Как и на прошлом совещании по греческим делам голоса министров разделились. На этот раз впервые принцип „принуждения“ или „непринуждения“ выделился самостоятельный вопрос, независимый от обычных технических вопросов, связанных с морскими и сухопутными операциями. Часть членов кабинета считала, что истинные мотивы французской политики в Греции совершенно скрыты от Англии; их приводило в недоумение повторные указания на сношения Греции с врагами Антанты. Если Франция имеет к тому документальные доказательства, то почему эти доказательства ни разу не были предъявлены в Лондоне? Все наши министры, имевшие за своей спиной большой дипломатический опыт, были убеждены в том, что наступило время остановиться и относиться к Греции как к обычному нейтральному государству, вольному в своих симпатиях и антипатиях, и строго ограничиться только теми требованиями, неизбежность которых вытекает из исключительного положения Салоникской армии.

Никогда еще, кажется, не было высказано так много в пользу той традиционной британской политики, которая „не предупреждает событий“, а „действует по мере их возникновения“, однако, сторонники решительных мер одержали верх. Эллиот получил директивы присоединиться к требованиям его французского коллеги и не только настаивать на устранении барона Шенка, но также и на установлении контроля над почтово-телеграфными учреждениями и радиостанциями. Отмена требований допускались лишь в том случае, если сама обстановка настолько изменится, что сделает их излишними.

Итак, настояния Франции подлежали выполнению. Но раньше, чем вручать ноту, надо было обсудить технические детали, связанные с вопросом контроля почт и телеграфов. Как понимать слово контроля и как его выполнить? 9 сентября, после длительного совещания между английским и французским посланниками и адм. Дартиж-дю-Фурне было решено следующее: 1) никакая шифрованная радио телеграмма не может быть отправлена без разрешения посланников союзных держав, 2) в главных телеграфных центрах— Афинах, Лариссе и Янине—устанавливаются должности союзных цензоров и кроме того устанавливаются должности разъездных цензоров для контроля мелких почтово-телеграфных пунктов, 3) некоторые чины греческого почтово-телеграфного ведомства, на которых будет указано, должны быть устранены от должности, 4) назначенные союзниками цензоры имеют право просматривать все без исключения отправляемые телеграммы, 5) никакая телеграмма не может быть

отправлена без печати управления цензора, 6) шифрованные телеграммы могут отправляться греческим правительством только тем его дипломатическим представителям, которые аккредитованы при правительствах Антанты, а также нейтральными дипломатическими представителями, аккредитованными в Афинах, 7) содержание и число телеграмм, адресованных в неприятельские и нейтральные страны, должны сообщаться управлению цензоров с указанием, сколько было отправлений в каждую из этих стран.

Пока на флагманском корабле шло совещание, во двор французского посольства с шумом и ругательствами по адресу посла ворвалась толпа греков и произвела несколько револьверных выстрелов в воздух. На следующий день посла посетил премьер-министр Заимис и, выразив от имени правительства извинения, заявил, что виновные в нападении на посольство арестованы и понесут наказание, равное как и чины караула, охранявшие находящееся по соседству здание военного министерства, которые сразу же не рассеяли толпы. Инцидент мог бы на этом законится, но адм. Дартиж высадил роту солдат для охраны посольства и этим сделал шаг по пути дальнейших высадок, т. е. дал толчек тем методам союзной политики, против которых британское правительство всегда энергично возражало.

Тем временем в Париже и Лондоне шло тщателное обсуждение условий, на которых Греция согласилась бы выступить на стороне союзников. В своей ноте глава греческого кабинета повторял то, что он уже высказал нашему посланнику в личной беседе. Греция выражала готовность вступить в войну, но желала знать, гарантируют ли ей союзники все снабжение, необходимое для вторичной мобилизации ее армии, и возместят ли ей все материальные потери, нанесенные болгарами в Македонии. Британскоо правительство к сделанным предложениям отнеслось с осторожностью и его ответ сводился к тому, что в случае присоединения Греции к союзникам Англия окажет ей всю ту помощь, которая будет в ее силах и средствах.

Создавшаяся обстановка носила в достаточной степени странный характер и не внушила доверия. Король Константин открыто говорил о своей готовности объявить войну той самой Болгарии, которой он несколько недель тому назад добровольно сдал крепость, оружие, снаряды и территорию, а Англия обещалась дать деньги и боевое снабжение Греции чье правительство подозревалось в сношении с врагом.

II.

Дальнейшие требования к Греции.

Английский ответ был получен в Афинах почти одновременно с согласием Заимиса выполнить франко-британские требования относительно почт и телеграфов. Вслед за этим Заимис подал в отставку, заявляя, что „деловой“ кабинет, во главе которого он стоит, не удовлетворяет новой политической обстановке. При своей последней встрече с Заимисом наш посланник просил бывшего премьера сказать ему, не является ли его отставка вынужденной вследствие тайной оппозиции короля, оказываемой кабинету. Заимис категорически отрицал подобный факт и на настойчивые просьбы Эллиота высказаться, откровенно заявил, что „король склонен присоединиться к державам Антанты, но еще не пришел к окончательному решению“.

Отставка Заимиса была принята и король поручил сформирование кабинета Калогеропулосу. О новом премьере было известно очень мало, но каковы бы ни были его личные качества и взгляды, король не мог сделать худшего выбора. Эллиот тотчас же телеграфировал в Лондон, что новый кабинет будет чисто „политиканствующая“ организация и что его деятельность грозит „пылким нарушением“ требований союзников, изложенных в ноте от 21 июня. Точка зрения посланника вполне разделялась и нашим правительством. Кроме того имелось достаточно доказательств, что король, собиравшийся 10 сентября присоединиться к союзникам, неделю спустя уже изменил свои намерения. При разговоре с Эллиотом он с возмущением говорил о союзных адмиралах и генералах и жаловался на то давление, которое на него оказывается, благодаря присутствию французской эскадры, стоящей на Саламинском рейде с орудиями, наведенными на столицу. При этом он указывал, что пройдет не мало месяцев раньше, чем можно будет сформировать армию, и что, если к этому времени войска Саррайля не окажутся разгромленными, „он подумает о том, что надлежит делать“. В заключение король заявил, что в случае его выступления на стороне Антанты, Греция потребует передачи ей Албании до реки Скумби, Фракии и Додеканеза. По окончании аудиенции наш посланник телеграфировал, что по его убеждению предыдущие предложения короля носили неискренний характер.

Военный совет немедленно собрался для обсуждения положения дел, при чем на этот раз настроение его членов было иное, чем в прошлый раз. Со времени последнего заседания, французский премьер-министр категорически заверил наше правительство, что в его планы совершенно не входит намерение свергнуть греческую монархию, и наши

министры, будучи осведомлены несколько полнее о мотивах французской политики, воздержались от торопливой резолюции. Было решено ограничиться обращением к греческому правительству с указанием, что один из членов нового афинского кабинета (Руффо) открыто заявил себя врагом Антанты. Английский ответ Греции с обещанием помощи в деле снабжения ее боевыми припасами и аммуницией не касался непосредственно самого вопроса вступления Греции в войну, так как по этому вопросу предварительно требовалось установить общность взглядов союзников.

После длительных переговоров между Лондоном и Парижем французский и английский посланники в Афинах получили приказание сообщить греческому правительству, что последнее должно дать доказательства искренности своего намерения присоединиться к державам Антанты и не позднее 1 октября объявить войну Болгарии. Союзники не могут согласиться с доводами, что военная неготовность Греции является причиной задержки, так как болгарские войска не в состоянии продвинуться дальше тех пунктов греческой территории, которые занимаются ими в настоящее время. Директивы, полученные посланниками, заканчивались указанием на необходимость категорически заверить греческого короля, что державы Антанты отнюдь не посягают на династические его права или монархические начала Греции.

Для обсуждения последней ноты во дворце наследника престола был собран особый совет, и когда король столкнулся с определенными требованиями немедленно объявить войну, он начал колебаться. Несколько дней спустя король сделал предложение в Париж, чтобы союзники предъявили ему ультиматум с требованием объявить войну Болгарии. Эллиот, узнав об этом, телеграфировал в Лондон, что столь хитрое предложение сделано с целью показать, что указ о мобилизации объявлен противно воле короля и что народ будет иметь право ему не подчиняться. Тогда за королем останется право сказать, что он сделал все для помощи союзникам и не его вина, что нация за ним не последовала.

Быть может, предложение преследовало еще более тонкие цели и, если это было действительно так, оно имело успех.

Король не соглашался на условия Антанты, а союзники не могли согласиться на контр-условия короля и разговоры о вступлении Греции в войну замолкли па долго.

Заверяя короля Константина в отсутствии намерений касаться его династических прав или монархического принципа в Греции, английское правительство было вполне искренно. Лондонский кабинет постоянно напоминал французскому правительству, что принцип невмешательства в дела

внутреннего образа правления нейтральных стран должен быть руководящей идеей Антанты. Когда отношения Греции с союзными державами обострились и стали предметом спора между Лондоном и Парижем, наше правительство больше всего беспокоил вопрос, что греческая политика Франции преследует антидинастические цели. Поэтому заявление Брина об ошибочности наших опасений было встречено с величайшим удовольствием. Все это, повидимому было совершенно неизвестно греческому королю, который оказался абсолютно неспособен держать себя в стороне от бушевавших политических страстей.

За последнее время он иногда говорил про Венизелоса или членов его партии иначе, как с величайшей ненавистью. Он всегда настаивал на том, что Венизелос лютый враг его, его семьи и всей династии. Зная, что все державы Антанты смотрят на последнего как на своего верного неофициального советника, он никогда не верил их искренности.

После отказа короля вступить в войну, Венизелос счел для себя невозможным оставаться пассивным наблюдателем той политики, которая по его мнению вела Грецию к возможным бедствиям, и сделал шаг, окончательно образовавший пропасть между двором и партией „венизелистов".

24 сентября вместе с товарищем министра иностранных дел Политисом, адм. Кондуриотисом и ген. Данглисом Венизелос выехал из Афин на о. Лрит. Переход на Крит совершился под конвоем французских военных судов и по прибытии туда Венизелос сфомировал временное правительство, поставив своей целью объявлние войны Болгарии.

Никто из находящихся в Греции не сделал более проницательной оценки новой обстановки, чем главнокомандующий французским флотом. „С грустью наблюдал я этот отъезд, это добровольное самоизгнани", пишет в своей книге адм. Дартиж. „Каждый, кому были дороги интересы Антанты, с досадой смотрел, как наши друзья покидают армию, флот и администрацию и как их посты замещались врагами союзников. Понесенные потери ощущались немедленно и давали себя знать очень остро, польза же, которую мы могли получить, была сомнительна и ее плоды могли сказаться не скоро. Свой взгляд я неоднократно высказывал совершенно официально". Французский адмирал был безусловно прав. До отъезда Венизелоса в греческих государственных учреждениях всегда находились люди, готовые пойти на встречу союзникам и добросовестно исполняющие их просьбы и требования. Отныне же державам Антанты приходилось рассчитывать на упрямое сопротивление разнообраных греческих чиновников и бороться с бюрократической опози-

цией, т. е. столкнуться с наиболее страшным из всех существующих препятствий.

Во время переговоров относительно текста последней ноты Греции Бриан вдруг обнаружил исключительную мягкость в отношении короля Константина и даже после получения союзными посланниками их инструкций все его последующие ноты, касавшиеся различных требований к королю, отличались крайне миролюбивым тоном. Поэтому следующий шаг, предпринятый из Парижа, явился полным сюрпризом, тем более неожиданным, что французское правительство, не посоветовавшись с Англией, решилось на меру, которая сделала окончательно невозможным примирение короля с Антантой.

В начале октября адм. Дартиж-дю-Фурне следуя приказанию, полученному от морского министра, снова поднял вопрос о невыполнении некоторых условий, изложенных в ноте от 21 июня.

Ему предписывалось потребовать возвращения на службу уволенных морских офицеров, сторонников Венизелоса, увольнения всех сухопутных и морских офицеров, проявивших враждебность по отношению к союзникам, и установления контроля союзников над Пирейским портом и железными дорогами Греции.

Ставя посланников в известность о получении приказания, адм. Дартиж сообщал о своем намерении высадить 300 матросов „для усиления местной полиции". Эллиот не сомневался, что факт, предъявления греческому правительству этих требований является следствием намерения продолжать проводить „политику давления". „Мы не знаем", телеграфировал посланник, „до каких пределов простираются права, возложенные союзными правительствами на представителей исполнительной власти в лице французского адмирала в отношении разрешения последним политических вопросов и использования находящихся у него в подчинении британских и других сил. Пункт I—(возвращение на службу уволенных морских офицеров) является попыткой помешать греческому правительству воспрепятствовать переходу флота на сторону Венизелоса. Пункт II, (контроль над Пирейским портом и железными дорогами) является первым шагом к установлению контроля над всей Грецией, т. е. к завершению стремлений, если и не французского правительства, то некоторых из его слуг". Грей немедленно отвечал, телеграфируя, что „присутствие французского флота отнюдь не значит, что адм. Дартиж может действовать как ему угодно". Парижский кабинет, чувствуя, что Англия затрудняется отказаться от принятого образа действий, решил не терять больше времени на совещания и споры, а отло-

жив в сторону обычную дипломатическую процедуру, начать действовать через главнокомандующего флотом.

С октября адм. Дартиж, повидимому, сделал какие то сообщения греческому правительству, а на следующий день произвел маневр, направленный для его устрашения. „Я перевел линейные корабли *Patrie, Suffren, Democratie* и только что присоединившийся к нам русский л. к. *Чесьма*, в бухту Элевзис и этим поставил греческий флот между двух огней, т. е. привел его в состояние полного паралича".

Требования Франции совпадали с министерским кризисом. В начале октября Калогеропулос вышел в отставку и его заменил профессор Ламброс. Когда адм. Дартиж, следуя инструкциям из Парижа, вручил свою ноту, сообщив, что если к 11 октября требования не будут выполнены, то он примет „необходимые меры", новый премьер еще не закончил сформирования кабинета. Эллиот настаивал на необходимости не предпринимать ничего, пока Ламброс не войдет окончательно в свою роль, но его протесты остались „гласом вопиющего в пустыне", и посланник в конце концов заявил, что ни его коллеги, ни он не примут участия во вручении ноты и он предоставляет это делать адмиралу лично.

Телеграмма Эллиота по этому поводу была получена в Лондоне в момент, когда британское правительство было чрезвычайно озабочено положением дел в Румынии. С момента ее вступления в войну, катастрофы с румынской армией следовали одна за другой и вся энергия наших министров была направлена в этот момент к отысканию способов спасти Румынию от окончательного разгрома.

Обстановка в Греции подверглась самому поверхностному обсуждению, а политические стороны инструкций адм. Дартижа не рассматривались вовсе.

9 октября главнокомандующий французским флотом получил телеграмму от морского министра с приказанием действовать решительно, не привлекая к участию союзных дипломатических представителей в Афинах и руководствуясь лишь безопасностью Armée d'orient и эскадры [1]).

10 октября адмирал Дартиж-дю-Фурне вручил ноту греческому правительству, копия которой была передана нашему посланнику. Текст ноты гласил следующее:

„Хотя греческое правительство частично удовлетворило требования союзных правительств, оно в то же время предприняло такие меры как смену офицеров и команд на судах флота и сосредоточение войск и боевых припасов в Фессалии, которые не являются дружественным актом по отно-

---

[1]) Dartige du Fournet.—«Souvenirs de Guerre d'un Amiral, стр. 138 1914—1916»

шению к державам Согласия и рассматриваются французским правительством как угрожающие безопасности союзной эскадры и Салоникской армии“.

„Кроме того, главнокомандующий союзной эскадрой осведомлев, что провинциальные лиги резервистов не только не разоружаются, но, наоборот, вооружаются и среди них поддерживается агитация против союзников. Главнокомандующий не может больше откладывать приведение в исполнение необходимых по его мнению мер военной безопасности, в виду чего он решил:

1) „Наложить секвестр на легкие крейсера, эскадренные миноносцы, миноносцы и подводные лодки греческого флота. Эти суда, на которых останутся только те команды, которые этого пожелают и к оставлению которых адмирал не встретит препятствий, перейдут или будут приведены, к месту якорной стоянки союзной эскадры и останутся там, пока относительно их не будет достигнуто соглашение между французским и греческим правительствами. Три более крупных судна греческого флота должны остаться на местах их теперешней стоянки, но им надлежит свести на берег орудийные замки, торпеды и боевой запас и сократить число экипажей до одной трети списочного состава“.

2) „Занять остров Липсо“.

3) „Настаивать на разоружении батарей на Саламине острове Георгия и в Перама“.

„Главнокомандующий приступит к операциям 11 октября в час дня. Он обратился с призывом к греческим морякам не мешать выполнению вышеуказанных мер и рассчитывает, что поименованные суда будут переданы ему в том состоянии исправности, в котором они находились до сих пор. Адмирал просит греческое правительство подтвердить его требования в особенности относительно острова Липсо и батарей, так как о занятии острова и разоружений батарей он не посылал никаких извещений греческому адмиралу“.

„Главнокомандующий считает, что безопасность Пирея неразрывно связана с необходимостью свести со всех батарей орудийные замки, оставив их лишь на тех двух батареях, которые он предполагает занять“.

„В заключение он находит, что безопасность Салоникской армии требует подчинения союзникам греческих полицейских властей и установления союзниками контроля над железной дорогой Пирей—Ларисса. В виду этого главнокомандующий просит греческое правительство сообщить, к каким должностным лицам полиции, Пирейского порта и железной дороги должны обратиться назначенные им офицеры, чтобы вступить в исполнение возложенных на них

обязанностей по наблюдению за действиями полиции, а также за работой Пирейского порта и железной дороги“.

Греческий кабинет немедленно собрался на экстренное совещание, длившееся всю ночь. В 11 часов утра на *Provence* прибыл офицер и вручил адм. Дартижу ответную ноту греческого правительства, в которой указывалось, что правительство протестует против подобного акта насилия, но вынужденное уступить непреодолимой силе (foree majeure) сделало соответствующие распоряжения.

Приезжавший на *Provence* офицер имел случай убедиться, что команда стоит у орудия и корабль каждую минуту готов открыть огонь.

Ровно в 12 ч. 30 м. дня началась операция по „реквизиции“ греческого флота, протекавшая на глазах двух членов французской палаты депутатов, совершавших в это время, по поручению палаты, поездку по Греции.

Легкий крейсер *Elle*, транспорт *Miaoulis*, 19 миноносцев, 2 подводные лодки и 5 вспомогательных судов были приведены к месту якорной стоянки союзного флота. На остальных греческих судах — *Kilkis*, *Lemnos* и *Averoff* — было приступлено к свозу на берег замков, боевого запаса и двух третей команды. К вечеру работа закончилась, при чем следует указать, что как офицеры, так и команда греческого флота проявили в этот тяжелый для них день исключительную выдержку и такт [1]).

„Нельзя не признать“, пишет адм. Дартиж, „что греческое правительство нисколько не пыталось уклониться от обрушившихся на него обязательств в отношении флота. Ни на одном из греческих судов нам не пришлось наблюдать проявления какого-либо саботажа“.

Таким образом захват греческого флота явился успехом, подающим своего рода надежды на будущее, и многие из числа свидетелей „операции“ поздравляли главнокомандующего союзной эскадрой с достигнутыми результатами. „Теперь я могу сказать“, читаем мы в книге французского адмирала, „насколько я страдал, будучи вынужден обстоятельствами употребить силу против опекаемого Францией слабого нейтрального государства и против ее флота, в котором мы насчитывали так много друзей“.

„Я должен был это сделать и свой долг я выполнил, но я не видел причин радоваться успеху и не находил

---

[1]) Не подлежит сомнению, что греческий флот, питавший симпатию к Антанте, а не к ее врагам, тем не менее был настроен монархически. Когда Венизелос отправился на Крит, только *Hydra* и два миноносца присоединились к эскадре союзников «В своем большинстве», пишет адм. Дартиж, «греческий флот не был настроен антидинастически» (стр. 137).

оснований гордиться достигнутыми результатами, о чем и указывал всем, кто обращался ко мне с поздравлениями“ [1]).

С окончанием дела по наложению секвестра на суда греческого флота французскому адмиралу приходилось настаивать на выполнении остальных требований, изложенных в его ноте, т. е. установления контроля над полицией, железными дорогами и Пирейским портом. Технические детали выполнения этого контроля французами предварительно не обсуждались; кроме того требования об установлении контроля были предъявлены греческому правительству без предварительного обсуждения их союзными посланниками, в виду чего адмиралу приходилось проводить их в жизнь самому, без помощи дипломатических представителей Антанты. Адм. Дартиж не сомневался, что политика, орудием которой он являлся, чревата опасными последствиями. „Морское министерство, так же как и его советник (французский морской агент в Афинах де-Рокфейль), повидимому, никогда не понимало, что любой из жителей Греции мог только с презрением говорить о том, как союзники пользуются своим правом сильного. Мы совершенно официально признали нейтралитет Греции и в то же время частично наложили руки на жизнь всей страны и вторглись в личные дела греческих граждан [2])“.

Со своей стороны адм. Дартиж постарался по мере сил и возможностей смягчить последствия предъявленных противно его желанию требований и назначил исключительно тактичных и выдержанных офицеров для наблюдения за действиями полицейских и железнодорожных властей Греции. Следует отметить, что в течение того напряженного периода, который продолжался несколько недель после захвата греческого флота, когда страсти еще бушевали, со стороны греческого правительства не поступило ни одной жалобы на поведение этих офицеров.

Что же касалось нового премьера Ламброса, то последний делал все, что мог, чтобы приспособиться к создавшейся исключительно трудной и сложной обстановке. Греческое правительство, повидимому, решило терпеливо сносить нанесенное ему оскорбление.

Взгляды французского адмирала были совершенно правильны и события как настоящие, так и будущие, их вполне подтвердили.

Британская морская миссия, существующая в Греции еще за несколько лет до войны, всегда служила звеном, связывающим Грецию с Англией, и являлась центром английского влияния в Греции. Стоявший в описываемый

---

[1]) Dartige du Fournet, стр. 141.
[2]) Ditto стр. 142.

момент во главе миссии к.-адм. Пальмер пользовался исключительным уважением в среде греческого флота, а его дружеские отношения со многими представителями этого флота сделали последний верными сторонниками Антанты. Как только французы захватили греческие суда, адм. Пальмер немедленно заявил нашему посланнику, что он не находит для себя возможным продолжать оставаться в занимаемой должности, так как, принадлежа к составу британского флота, суда которого помогали французам в акте насилия [1]) против греческого флота, он считает недопустимым получать жалованье от греческого правительства. Кроме того, раз греческий флот разоружен, то британской миссии делать больше нечего.

Офицеры с греческих судов съехали на берег в состоянии крайнего возмущения и обиды и были приняты королем, выразившим им благодарность за их достойное поведение. Вряд ли можно отрицать, что союзники сами нанесли себе величайший вред. Приобретение девятнадцати миноносцев и двух подводных лодок далеко не компенсировало потерю дружбы и уважения.

Открытый разрыв партии Венизелоса с правительством греческой монархии создал проблему, еще более осложнившую затруднения союзников. Британское правительство было вполне единодушно в своем мнении о необходимости поддерживать партию Венизелоса. Ее лидер никогда не колебался в своем убеждении в правоте Антанты и как он, так и его сторонники, подверглись за это преследованиям, находились в изгнании и потеряли не только свое положение, но и достояние. Общественное мнение как во Франции, так и в Англии громко говорило в пользу Венизелоса и наш кабинет стоял за финансирование образовавшегося на Крите временного правительства и за снабжение всем необходимым его армии. Подобное решение оставляло открытым весьма трудный вопрос официального признания временного правительства. Итальянский посланник в Афинах Титтони формулировал этот вопрос кратко: „Каковы территориальные границы нового правительства? Признавая права этого правительства в одних пунктах Греции и не признавая их в других, союзники фактически делят Грецию на какие то отдельные территории.“ Французский премьер и министр иностранных дел Бриан особенно колебался и высказывал много сомнений. Хотя он и согласился на захват греческого флота, однако, целью его политики являлась задача примирить враждующие партии и так или иначе привести короля и Венизелоса к соглашению. Он теперь чувствовал,

[1]) В момент захвата французами греческого флота с л. к. *Duncan* была высажена десантная рота на о. Липсо.

что открытое признание правительства Венизелоса может настолько обострить отношение союзников с королем, что они потеряют в Афинах последние остатки своего влияния, а борьба политических партий только обострится. По его мнению Греция до тех пор не выступит на стороне союзников, пока борьба двух враждующих партий не войдет в более или менее нормальное парламентское русло, что может случиться лишь под влиянием извне. Наше правительство согласилось с доводами Бриана и, хотя предписало английским консульским агентам на Крите оказывать максимальное содействие Венизелосу, тем не менее оно воздержалось от официального признания временного правительства.

Но принятое половинчатое решение не только не принесло ожидаемых плодов, но, наоборот, привело к чрезвычайно печальным последствиям. После отъезда Венизелоса на Крит многие из офицеров греческой армии сочли своим долгом последовать за ним и король не замедлил принять суровые меры для восстановления в армии дисциплины. Ряд офицеров и гражданских чиновников были арестованы и подвергнуты тюремному заключению. Не было города или местечка в Греции, где бы население не разделилось на партию монархистов и партию венизелистов. Лиги резервистов образовали вооруженные банды, повсюду нападавшие на своих политических противников. В Афинах монархическая партия была многочисленна и там сторонники Венизелоса страдали особенно сильно. Союзным посланникам с негодованием приходилось наблюдать, как арестовывали, избивали и сажали в тюрьмы их политических друзей. В других городах, как, например, в Екатерини, происходило обратное. Здесь перевес был на стороне партии венизелистов и последние атаковали настроенный монархически гарнизон и выгнали его из города. В результате французам пришлось самим занять Екатерини, чтобы предупредить резню, которую готовили разозленные солдаты в отместку за понесенное поражение.

Все эти события привели к тому, что в октябре король начал собирать войска в Ларисее. Предпринимаемая им мера несомненно имела целью подавление венизелистского движения в Фессалии, но подобное сосредоточение войск в тылу левого фланга расположения Салоникской армии очень встревожило французов.

Мнение командующего нашими войсками в Салоникской армии сводилось к следующему: „Король Константин, повидимому, хочет создать себе плацдарм“ доносил Мильн, „на случай дальнейшего давления, которое может быть оказано на него в Афинах или в Пирее. На мой взгляд подобный образ действий таит в себе опасность“.

Вопрос обеспечения безопасности Салоникской армии естественно вызвал новый ряд требований к греческому королю, но так как французы все это дело рассматривали исключительно с военной точки зрения и считали излишним димломатическое вмешательство, то чрезвычайно трудно проследить все подробности событий и точное происхождение каждого из них в отдельности.

Не успел адм. Дартиж выполнить полученное приказание относительно греческого флота, приказание, которое он, человек широкого кругозора, не мог не считать глупым и исполнение которого для него, как для джентльмена, было отвратительно [1]), как ему пришлось опять выступить с новой серией требований к афинскому кабинету. Мы знаем, что первый пункт новых инструкций, полученных адмиралом, сводился к предложению греческому правительству сдать 1500000 ружейных патронов, но в напечатанной им книге нет указаний, в какой форме он предъявил это требование и как оно было принято в Афинах [2]).

Во время ряда аудиенций, данных королем нашему посланнику, король по собственной инициативе предложил распустить запасных, призванных в 1914 и 1915 гг., а также вывести все свои войска с материка Греции, оставив лишь 9000 чел. в Фессалии. В качестве компенсации, он требовал, чтобы эта его уступка была признана последней и чтобы союзники прекратили бы предъявление к нему дальнейших требований.

Британское правительство, совершенно поглощенное в это время заботами о помощи терпевшей поражение за поражением Румынии, не подвергло обсуждению новой обстановки в Греции. Переговоры с греческим правительством все больше и больше переходили в руки Франции и по началу, казалось, что они закончатся успешно. Вопрос значительно подвинулся вперед, благодаря молодому члену палаты депутатов Беназе, отправленному французским правительством в Салоники для посещения Armée d'Orient.

На обратном пути Беназе остановился в Афинах и получил приглашение короля прибыть во дворец. Король всегда очень любил военных и с ними ладил, а Беназе, как бывший офицер и к тому „человек молодой, обворожительный и исключительно благовоспитанный—произвел самое лучшее впечатление“ [3]).

Первый прием прошел настолько удачно, что за ним очень скоро последовали следующие. Все были крайне довольны тому обороту, который приняли дела под влиянием Беназе, и после трехнедельного пребывания в Афинах

[1]) Dartige du Fournet, стр. 141.
[2]) Ditto, стр. 154.
[3]) Dartige du Fournet, стр. 153.

он уехал во Францию, полный надежд, что составленный им план примирит венизелистов с монархистами, а греческий народ—с союзниками. Свой проект он согласовал со всеми представителями Антанты, а также с королем Константином, и таким образом имел гарантии, что греческое правительство начнет добросовестно проводить его в жизнь.

Согласно проекта, союзники должны были потребовать сдачи боевых припасов и роспуска запасных в качестве компенсации за те военные преимущества, которые получили центральные державы, беспрепятственно захватив Кавалу и форт Рупель. Требование должно было быть преъявлено в форме ноты, как бы подводящей итог прежним требованиям и составленной в мягких выражениях, с соблюдением максимальной вежливости. По получении этой ноты греческое правительство должно было заявить протест (формальный), после которого король обращался к населению Греции с манифестом, начинающимся следующими словами: „Я обязан моему народу отчетом о своем образе действий за время последних событий . . . . " затем в манифесте должно было быть объявлено, что в целях сохранения строгого нейтралитета король соглашается на требования союзников.

Условие, на котором настаивал король, предусматривало обещание союзников не передавать полученное ими от Греции боевое снабжение политическим врагам короля. Король желал, чтобы Антанта признала себя обязанной, за сделанные уступки, сохранить его трон. Достигнутое соглашение, вместе с обещанием короля вывести войска из Фессалии, давало право союзникам вербовать добровольцев из числа сторонников Венизелоса для борьбы против австрогерманцев и вооружать этих добровольцев из собственных источников и раз навсегда прекращало все недоразумения между Грецией и державами Антанты. Существующие причины для недоразумений исчезали, а в случае появления новых в будущем, все шансы были за то, что в атмосфере взаимного доверия, которую сулило достигнутое соглашение, они разрешатся скорее и проще. Беназе настаивал, чтобы французское правительство торопилось приводить в исполнение разработанный им план. „Нужно надеяться", телеграфировал он в Париж, „что за то время, что греческое правительство примет необходимые меры по передаче нам боевого снабжения и сделает возможным для нас вербовку добровольцев, а также окажет ту помощь, которая возможна без явного нарушения нейтралитета, все мелкие недоразумения временного характера прекратятся. Король и президент палаты, однако, уверены, что некоторые лица (Беназе

без сомнения имел в виду французского морского агента) против подобного примирения. Тем не менее, однако, они решили терпеливо ждать, пока окончательное соглашение не будет достигнуто и пока оно не принесет своих плодов. Как король, так и президент палаты поручили мне заверить французское правительство, что они вполне доверяют главнокомандующему морскими силами союзников . . . . . " [1]).

Этот проект был сообщен британскому правительству на междусоюзном совещании, состоявшемся в Париже 15 ноября, но Бриан упомянул о нем лишь в разговоре, не передав его английским представителям в письменной форме.

В результате—определенного решения принято не было и совещание согласилось с Брианом, находившим, что союзники могут обождать, пока события не развернутся, тем более, что ждать придется недолго. Подобный выход из положения явился, пожалуй, самой крупной из всех ошибок, сделанных союзниками в греческом вопросе.

Возможно, что, если бы предложение короля Константина было принято и союзники согласились бы терпеливо выждать выполнения им принятых на себя обязательств, трения между королем и Антантой могли бы уладиться.

Однако, сказать это наверно нельзя, так как никто не мог быть уверенным в короле Константине. Сделав свое предложение, король старался показать, что он действительно намерен привести в исполнение все то, о чем говорил. III и IV армейские корпуса были переведены в Морею и он обещал не производить дальнейших перебросок войск без предварительного совещания с союзниками. Но в других отношениях его поведение было непонятным и сбивало с толку союзных дипломатов. Базисом соглашения короля с Беназе являлось условие, по которому требования союзников должны были быть изложены в ноте, на выполнение которых король должен был объявить согласие. Нота и ответ на нее явились бы письменным соглашением между обеими сторонами. Однако, в день приезда Беназе в Париж король пригласил нашего посланника и просил не предъявлять ноты, а дать ему возможность выполнить выработанные с Беназе условия по собственной инициативе.

На это неожиданное и двусмысленное предложение ответа не последовало.

Тем временем события развивались чрезвычайно быстро. В конце октября немецкая лодка взорвала два греческих парохода, и правительства Антанты использовали этот случай для того, чтобы удалить из Афин посольства неприятельских стран.

---

[1]) Dartige du Fournet, стр.178.

2 ноября Дартиж-дю-Фурне вручил греческому правительству новую ноту, в которой просил предоставить ему право укомплектовать командой и ввести в состав союзной эскадры взятые им греческие суда. Греческий кабинет отказал, но Дартиж тем не менее поднял на миноносцах французские флаги и захватил Саламинский арсенал. Наш посланник тотчас же заявил по этому поводу протест своему французскому коллеге, указывая, что дипломатические представители Антанты не могут нести ответственность за самостоятельные выступления французского правительства.

Не взирая на наш протест, французское правительство продолжало действовать в том же духе. К этому времени была готова нота относительно сдачи боевых припасов. Составлялась она французским посланником совместно с ген. Сарайлем и прибывшим для инспектирования Салоникской армии военным министром ген. Рок. Британское правительство не приглашалось для обсуждения требований, изложенных в этой ноте. Парижский кабинет, повидимому, предоставил ген. Року возможность действовать весьма просто, т. е. распоряжаться по собственному усмотрению, а затем лишь сообщать греческому правительству о том, что сделано. Ген. Рок приказал устроить базу на греческой территории в Итеа и немедленно приступить к перевозке оттуда войск. Одобрив включение в ноту требования о сдаче боевых припасов, он отбыл во Францию, указав адм. Дартижу, что на него возлагается обязанность вручить ноту и проследить за ее выполнением. „Я не имел достаточно веских поводов, чтобы протестовать", говорит Дартиж, „и мне не оставалось другого выхода как подчиниться [1]".

К тому времени, когда эта нота, имевшая столь фатальные последствия как для короля Константина, так и для Антанты, была наконец окончательно отредактирована и готова для вручения, атмосфера в столице Греции накалилась до последних пределов. После отъезда Венизелоса на Крит, король повел беспощадную борьбу за восстановление дисциплины в армии и во флоте. Все офицеры, оставившие самовольно службу, были исключенны из списков и лишены пенсий, среди офицерского состава были произведены многочисленные аресты, при чем некоторые пострадали только по подозрению в принадлежности к партии венизелистов. Та же участь постигла многих гражданских чиновников и представителей городских и сельских самоуправлений. Либеральная пресса была задушена, редакции газет „Ethniki" а „Hestia" закрыты, редакторы посажены в тюрьму. Дома и квартиры арестованных обыскивались и подвергались гра-

[1]) Dartige du Fournet, стр. 183.

бежу солдат, причем сплошь и рядом происходили случаи, когда конвоиры, ведя арестованных, по пути их убивали.

Подобная участь постигла одного из видных членов партии Венизелоса, которого солдаты закололи штыками. Его труп валялся на улице до наступления темноты, так как родственники убитого не осмеливались показаться из дому. Следственные и полицейские власти обращались с арестованными самым возмутительным образом, подвергая их при допросах жестоким побоям. Ходили упорные слухи, что в дальнейшем будет еще хуже и что все находящиеся в войсках и во флоте венизелисты будут в скором времени расстрелены как изменники. В провинциальных городах, селах и деревнях царили резервисты, являясь полновластными судьями всех тех, кто с ними не соглашался.

Все это до глубины души возмущало нашего посланника, который считал своим нравственным долгом, по мере сил и возможности, защищать венизелистов и делал все, что мог, стараясь убедить греческих министров в необходимости положить предел насилиям.

Русское правительство было меньше заинтересовано в этом вопросе, но оно было озабочено судьбой короля Константина и русский посланник Демидов употреблял все свое влияние, чтобы устранять растущие трения между королем и Антантой. Итальянский посланник вообще держался несколько обособлено; его правительство также, как и русское, не верило и не симпатизировало партии Венизелоса.

Итак, пока трое из союзных дипломатов, поглощенные текущими событиями, рассматривали их, каждый со своей точки зрения, французы закончили составление разработанной им ноты.

16 ноября адм. Дартиж вручил ее председателю греческого кабинета министров. Текст ноты был следующий:

„Господин председатель.

„За последние недели греческое правительство имело несколько случаев убедиться, что державы Антанты вполне признают права Греции оставаться нейтральной в настоящем конфликте. Установление нейтральной зоны в северной части Фессалии гарантирует вам невозможность вооруженных нападений, подобно тем, которые имели место в Екатерини.

„Со своей стороны греческое правительство не раз категорически заявляло, что оно соблюдает нейтралитет благожелательный для союзников. Среди других доказательств го благожелательности следует отметить такие меры, как приведение армии на мирное положение и перевод III и IV армейских корпусов, а также XVI пехотной дивизии в Пелопонес.

„Эта мера была встречена союзниками с чувством живейшего удовлетворения. Однако, не подлежит сомнению, что сдача центральным державам фортов Рупель и Кавала со всей материальной частью и всеми сосредоточенными там боевыми и другими запасами дала в руки врагов Антанты значительные преимущества (rupture d'equlibre au profit des ennemis de l'Entente).

„Французское правительство, озабоченное необходимостью восстановить потерянные преимущества и желая предоставить в распоряжение командующего Armée d'Orient такое же количество боевого снаряжения, какое получил его противник, решило просить греческое правительство сдать весь тот избыток боевого запаса, в котором не нуждается греческая армия после ее перевода на мирное положение.

„На основание вышеизложенного я получил приказание своего правительства просить у греческого правительства о передаче мне: 16 полевых батарей и 16 горных батарей с 1 000 снарядами на каждое орудие; 40 000 винтовок Манлихера с 220 патронами на винтовку; 140 пулеметов с соответствующим количеством патронов и 50 грузовых автомобилей.

„В ноте по вопросу относительно легких сил греческого флота я уведомил греческое правительство, что имею полномочия предложить справедливое вознаграждение за сданное мне имущество, но ответа на свое предложение не получил.

„Настоящим имею честь уведомить, что французское правительство попрежнему остается при своем намерении уплатить за полученные им военные материалы или принять на себя обязательство возместить их полностью и в исправном состоянии после окончания военных действий.

„Вы не можете отрицать, что темп текущих событий придает настоящей просьбе весьма спешный характер. Поэтому французское правительство просит греческое правительство дать доказательство своего доброжелательного отношения и немедленно сдать мне 10 горных батарей при условии, что остальные предметы вооружения и боевого снабжения будут переданы по возможности без задержки.

„Просимый военный материал должен быть сдан на вокзале Фессалийской железной дороги в Афинах, откуда он будет отправлен в Салоники, и я прошу, чтобы назначенный Вами офицер прибыл ко мне для выяснений деталей всего дела [1])".

Нельзя сказать, чтобы вышеприведенная нота была неосновательна или отличалась бы резкостью своего содержания. Источником всех предъявленных требований являлось

[1]) Dartige du Fournet, 188-9.

предложение самого короля Константина и французское правительство не только имело право их сделать, но и могло ожидать, что его требования будут выполнены. Ошибка заключалась не в самой ноте, а в способе ее передачи; кроме того были сделаны и некоторые упущения. Когда король Константин впервые обратился к Беназе со своим предложением, ему было дано понять, что испытываемые им затруднения как во внутренних делах, так и за границей, будут приняты во внимание и что они подвернутся дружелюбному рассмотрению. Рассчитывая на данное обещание, король поставил условием, чтобы сдаваемое им вооружение не попало в руки венизелистов и чтобы с передачей Фессалии его политическим врагам он не лишился бы трона. Подобные заверения в ноте отсутствовали. Правда, державы Антанты не могли выступить с открытым заявлением против венизелистов, столь жестоко страдающих за дело союзников. Но можно думать, что если бы дипломаты Антанты получили инструкции продолжать переговоры на основе соглашений, достигнутых Беназе, то весьма вероятно, что в результате представилась бы возможность выработать текст ноты, приемлемый для обеих сторон. В то же время нельзя не признать наличия в данном случае таких обстоятельств, которые чрезвычайно затрудняли возможность применения деликатных и тактичных методов. В европейских войнах морские начальники не один раз проявляли свое искусство в умелом и осторожном ведении переговоров. Но в настоящей борьбе греческий король явил столько примеров своей хитрости и обнаружил так мало искренности и доброжелательства, что истощил терпение тех, в чьих руках находилась подавляющая сила. Поэтому, с нашей точки зрения, было ошибкой изъять руководство делами текущего момента из ведения опытных и хладнокровных профессиональных дипломатов и передать его начальнику грозной эскадры, имевшему приказание требовать выполнения предъявленных обязательств и лишенному права выжидать или соблюдать осторожность.

По обсуждении ноты греческим правительством, король пригласил к себе адм. Дартижа. Описывая свой разговор с ним, адмирал говорит, что „король держал себя исключительно любезно и даже почти дружески“, но добавляет, что „в общем отношение короля изменилось“.

Надо отдать справедливость, что последний чрезвычайно умело использовал слабые стороны французской ноты: почему нота французского правительства была представлена через посредство главнокомандующего морскими силами? Какие он может иметь гарантии, что после его согласия на требования Франции не появится в греческих водах флот другой союзной державы и не потребует от него новых

жертв? Как можно ожидать исполнения предъявленных требований, раз они не сопровождаются теми заверениями, которые легли в основу предложений, сделанных Беназе? Затем король указал на недопустимое поведение в Афинах некоторых французских офицеров и привел доказательства факта хранения оружия и патронов для венизелистов в доме французского морского агента, факта, который адм. Дартиж, повидимому, не смог опровергнуть [1]).

В заключение король заявил, что он не в силах итти наперекор общественному мнению и не может заставить греческий народ сдать просимое вооружение и боевое снабжение.

Адм. Дартиж, проявлявший все время большую проницательность, телеграфировал в Париж: „если даже король лично не откажет согласиться на наши требования, он не сделает ничего, чтобы побудить к тому армию“.

Впечатление адмирала от последнего свидания сводилось к следующему: король убедился, что его сторонники не согласятся провести в жизнь обещания, данные им Беназе, и он старается от них избавиться, обвиняя французов в нарушении слова. Дартиж отлично понимал трудность стоящей перед королем дилеммы, но он совершенно не был убежден, что дело обстоит именно так, а не иначе.

21 ноября главнокомандующий союзной эскадрой получил ответ греческого правительства. Перечисляя требования, изложенные в ноте, глава афинского кабинета писал: „не желая подвергать дискуссии вопрос, почему греческое правительство оказалось вынужденным не оказывать сопротивления захвату этих фортов (Рупель и Кавала) и сосредоточенных в них боевых припасов, я ограничусь лишь указанием, что находившийся в то время у власти кабинет не мог действовать иначе, не нарушая нейтралитета. Греческое правительство тогда же энергично протестовало и поставило в известность правительства Антанты как о содержании своих протестов, так и об его взгляде на положение дела.

„Что касается вопроса относительно „равновесия“ между воюющими державами, то я могу вас заверить в неточности ваших сведений. Из прилагаемой таблицы вы усмотрите, что сухопутные и морские начальники Антанты получили в свое распоряжение 191 греческое орудие самых разнообразных калибров, большинство которых скорострельные и принадлежат к новейшим образцам. В руки же болгар и немцев попало только 124 орудия, при чем почти все они устарели и ни к чему непригодны. Кроме того, пулеметов вы

---

[1]) Адм. Дартиж не мог нести за это ответственность, так как морская разведочная служба не была ему подчинена.

также получили в гораздо большем количестве, чем ваши противники.

„Находящееся у власти греческое правительство всегда было настроено миролюбиво по отношению союзников и не раз это доказывало, улаживая дружеским путем вопросы, поднятые в ваших многочисленных нотах. Поэтому оно имело право надеяться, что в будущем ему не будет предъявляться требований по самой своей сущности не выполнимых.

„Сдача военного материала является столь явным нарушением нейтралитета, которое центральные державы, уже неоднократно энергично и настойчиво протестовавшие против захвата греческого флота, будут рассматривать как акт враждебности. Кроме того общественное мнение страны, не вызывающее сомнения в данном вопросе, не потерпит, чтобы Греция была разоружена и оставлена на случай опасности без средств защиты своих жизненных интересов.

„На этих основаниях, я, по поручению греческого правительства, вынужден, господин адмирал, категорически отказать в исполнении требований, изложенных в ноте от 16 ноября, и выражаю надежду, что вы не откажете признать мои доводы основательными.

Спиридон Ламброс“

Адм. Дартиж отвечал на отказ весьма тактично, но твердо... „Я не могу признать“, писал он, „чтобы столь просвещенная страна, как Греция, считала для себя невозможным согласиться пойти навстречу державам, по отношению которых она соблюдает дружеский нейтралитет, и передать им оружие и снаряды, ненужные ее армии и лежащие без употребления в арсеналах и артиллерийских парках“. Указав затем на разницу между требованиями Франции и фактом захвата болгарами греческой территории, адмирал продолжал: „если бы общественное мнение Греции было несколько больше осведомлено об истинном положении дел, оно несомненно согласилось бы с тем, что передача боевых запасов и вооружения не может оскорбить национальные чувства и не нарушает норм международного права. Оружие предназначается для освобождения территории орошенной греческой кровью, место этого оружия не в складах, а на фронте в Македонии и у Монастыря, т. е. там, где решается судьба балканских народов“.

В заключение главнокомандующий сообщал, что инструкции, согласно которых он действует, лишают его возможности продолжать спор и что если к 1 декабря 10 горных батарей не будут сданы, «он примет все те меры, которые потребует сложившаяся обстановка».

Французский морской министр, узнав, что дело приближается к критическому моменту, приказал Дартижу, в случае,

если он найдет нужным, потребовать подкреплений от Саррайля. Но адмирал решил действовать самостоятельно, считая необходимым не откладывать демонстрации.

При участии морского агента был разработан план занятия различных важных пунктов вокруг столицы. Ожидание прибытия подкреплений из Салоник несомненно задержало бы выполнение операции[1]).

Вскоре после получения вышеуказанного приказания адмирал в последний раз посетил короля Константина. Король заверил его в своей личной готовности выполнить ноту, но заявил, что требование сдать вооружение, снаряды и патроны настолько взволновало общественное мнение и армию, что он не в состоянии управлять положением.

Затем, как бы желая показать свои миролюбивые намерения, он сказал, что если количество военного материала, который требуют союзники, будет уменьшено, вероятно, можно будет придти к соглашению. Адм. Дартиж конечно, понял неискренность предложения, идущего в разрез с заключительными словами короля, сказанными при предыдущем свидании, и заявил категорически, что для дальнейших переговоров времени нет и что 1 декабря он высадит десантные отряды. Оставляя дворец, адмирал спросил короля, будет ли греческое правительство продолжать поддерживать порядок в Афинах во время нахождения десанта на берегу. Король ответил, что рассмотрит этот вопрос. Два дня спустя главнокомандующий эскадрой получил следующее письмо от гофмаршала графа Меркати:

„Господин адмирал,

По приказанию его величества, имею честь передать вам, заверения моего августейшего повелителя, что членам партии венизелистов, их имуществу и домам не угрожает никакой опасности. Полиция и другие должностные лица королевства, на обязанности которых лежит поддержание порядка, будут соблюдать величайшую бдительность и гарантируют им безопасность.

Эти высокие обещания даются, конечно, при условии, что ни десантные отряды, ни секретные агенты союзников не будут задерживать или арестовывать греческих подданных, и при условии, что венизелисты со своей стороны воздержатся от всяких эксцессов и актов враждебности, могущих вызвать против них репрессии“.

Это хитрое и уклончивое письмо не давало никаких обещаний, касавшихся десантых отрядов, но несомненно создавало впечатление, что сопротивления оказано не будет. Адмирал понял его как подтверждение того, что никаких беспорядков не произойдет и что выступления против де-

[1]) Dartige du Fournet, стр. 189—201.

санта не будут иметь места. Адмирал поверил тому, что было написано, но он не знал, что имеет дело с людьми, которые умеют писать не то, что думают.

Раньше чем высаживать десант, Дартиж послал в Париж телеграмму, в которой указывал, что источник всех затруднений заключается в том, что Франция не дала королю никаких гарантий против венизелистов. „По моему личному мнению“, писал адмирал, „король не получил тех заверений, на которые он расчитывал и которые я подробно изложил в моей телеграмме от 8 ноября. Он считает себя свободным от данных обещаний и не слишком беспокоится об их выполнении“.

Таким образом, по мнению главнокомандующего эскадрой, французы дали „недолет“ и он не только понял ошибку, но и имел смелость открыто ее признать.

На последнюю свою ноту адм. Дартиж получил ответ днем 30 ноября. Греческое правительство подтверждало отказ сдать орудия, винтовки и снаряды. Вечером адмирал прибыл на совещание посланников, выражавших свое крайнее беспокойство по поводу создавшейся обстановки. За последнюю неделю напряжение в Афинах достигло крайних пределов. Население столицы объединялось вокруг короля, создавались вооруженные отряды добровольцев, армия волновалась и шумела.

Дипломатические представители Антанты видели, что растущее в Греции недовольство может вызвать весьма прискорбные инциденты, и просили адмирала пойти на компромисс. „Не могла ли бы Франция ограничиться получением 10 горных батарей?“ спрашивали посланники. Адмирал отвечал, что он лично вполне с ними согласен, но что полученные им инструкции не допускают дальнейших переговоров.

Черта, отделяющая дипломатические сношения от военных действий, исчезла, адмирал—фактический глава всех союзных представителей в Греции—не обладал необходимыми широкими полномочиями, чтобы действовать как дипломат. Он был связан „приказаниями старшего“, т. е. основой военной дисциплины, и не смог в критический момент выполнить возложенную на него дипломатическую миссию. Если бы он имел только обычные дипломатические инструкции, разыгравшаяся на следующий день трагедия никогда бы не произошла.

Незадолго до окончания заседания в посольство прибыл граф Меркати и предложил компромисс, адмирал с тяжелой душой отказал, заявив, что теперь уже не в его власти продолжать переговоры.

Через несколько часов десантные роты двинулись из Пирея в столицу Греции [1]).

[1]) Dartige du Fournet. стр. 201—213.

III

Десант в Афинах.

Десант высаживался в составе трех баталионов матросов и солдат морской пехоты, которые должны были занять господствующие над Афинами с юго-запада высоты Нимфы, Сфинкс и Филопаппос. Высаженный ранее отряд занимал выставочное здание Заппейон. Кроме того, высланные вперед роты должны были захватить расположенный к западу от Афин на дороге к проходу Дафна пороховой завод, арсенал на Пирейской дороге, носивший название Руф, и патронный завод, расположенный к югу-востоку от столицы.

Общее командование десантом было возложено на кап. 1 р. итальянского флота Пульези-Конти. Английские части десанта в составе трех рот морской пехоты *Exmouth*'а и *Duncan*'а находились под командованием майора Хармара, непосредственно подчиненного командиру 3 батальона кап. 2 р. французского флота Милло.

1 декабря около 4 ч. у. десант двинулся из Пирея и к 9 ч. все намеченные пункты за исключением одного были заняты без сопротивления. Одна рота 1-го батальона расположилась у порохового завода, вторая встала ей на поддержку, две остальные роты встали у завода Руф. 2-й батальон заняли позицию Сфинкс-Филопаппос, где к ним присоединился отряд, высаженный несколько дней тому назад для занятия Заппейона.

3-й батальон, в состав которого входила наша морская пехота, занял Заппейон.

Все шло гладко, но адм. Дартиж беспокоился. Рано утром он получил сведения о скоплении греческих войск вблизи столицы и решил лично отправиться в Афины. В 8 ч. у. в сопровождении кап. 1 р. Шамонар и кап. 2 р. Дуксами он выехал из Пирея на автомобиле и сразу же беспокойство его усилилось.

Греческие войска захватили здание школы, предоставленное местным муниципалитетом для французских колониальных войск, вид толпы был самый мрачный, солдаты запрудили все улицы. Адмирал приказал старшему из офицеров французского десанта занять ближайшее здание к школе и внимательно следить за греческими войсками. В 9 ч. он прибыл в Заппейон. К моменту его приезда кап. 2 р. Милло приказал майору Хармару занять одной английской ротой и одной французской, под командой лейт. Деве, пороховой склад и патронный завод, расположенные к югу от города. Положение дел начинало принимать несомненно зловещий характер. Греческие войска сосредоточивались у всех пунктов, занятых французами, и явно находились в состоянии

не предвещающем ничего доброго. Переговорив с кап. 1 р. Пульези-Конти, адмирал проехал к Филопаппосу [1]), где увидел, что греческая рота стоит лицом к лицу с французскими матросами.

Адмирал предложил командиру роты майору Григоракису отвести его солдат, но майор резко отвечал, что имеет приказание охранять национальные памятники искусства. Одновременно пришло известие, что французская обозная часть была задержана на Пирейской дороге и ее грузы отобраны. Адмирал отправился, чтобы уладить это дело с греческим правительством. В течение ближайшего часа ничего не произошло, но греческие войска продолжали медленно, накапливаться повсюду. Майор Хармар и лейт. Деве, подойдя к патронному заводу и пороховому складу, обнаружили, что оба эти пункта уже заняты греческими войсками. Старший из греческих офицеров держал себя сравнительно любезно и заявил, что он уведет своих солдат, как только уйдет майор Хармар. Но в 11 ч. утра, когда сосредоточение греческих войск закончилось, они повсеместно открыли огонь по десанту. Все части десанта оказались атакованными одновременно. Нападение несомненно было подготовлено заранее; оно носило характер не случайно прорвавшейся вспышки, а определенной военной операции, руководимой объединенным командованием.

Впоследствии греческое правительство пробовало утверждать, что французы первые открыли огонь, а затем, поняв, что подобное оправдание не выдерживает критики, всю вину свалило на венизелистов, заявив, что стрельбу начали они. Истинную картину событий лучше всего рисует нижеследующее донесение майора Хармара: „Я передал в Заппейон об обнаруженных греческих войсках и вскоре после этого получил приказание от кап. 2 р. Милло возвратиться с обеими ротами обратно. В момент получения приказания греческий полковник был еще вместе со мной и я сказал ему, что собираюсь уходить. На это он ответил, что уведет свои части вслед за мной, и одновременно приказал стоявшей у меня на левом фланге греческой роте отодвинуться назад. Через несколько минут был произведен ряд выстрелов по горе Филопаппос и я увидел каких то людей, бегущих вниз с горы. Французы стояли на вершине. Лейт. Деве согласился с моим мнением, что вероятно французы стреляют холостыми патронами, чтобы разогнать толпу. Я немедленно приказал обеим ротам сходиться. Французская рота находилась в это время у порохового склада со стороны Заппейона, мои же люди на противоположной стороне. Приказав кап. Пальмеру уводить его роту, я пошел к лейт. Деве,

[1]) Филопаппос—старинный памятник-монумент. *Ред.*

с тем, чтобы приказать ему следовать за Пальмером. В этот момент, т. е. около 11 ч. у. по нас открыли жаркий огонь со всех сторон".

Если бы греческая армия открыто заявила через своего короля, что она считает позором сдачу оружия и боевых припасов и предпочитает драться, чем терпеть унижение, она, конечно, заслужила бы наше уважение. Но поведение греческого полковника, который открыл огонь после того, как английские и французские моряки, рассчитывая на его обещание отойти, выстроились на открытом пространстве, совершенно меняет дело. Негодование греческих офицеров понятно, но их изменнический образ действий отвратителен.

Повидимому греческое высшее командование рассчитывало окружить десантные отряды и затем после нескольких залпов заставить их позорно отступить. Если его план был действительно таков, то он разбился о стойкость французских матросов. На пороховом заводе Дафна, у арсенала Руф, у Заппейона и у Филопаппоса, французы нигде не дрогнули, отвечая на каждый выстрел, на каждый залп. Через несколько минут во всех занятых пунктах кипел отчаянный бой.

Только в одном месте греки одержали успех, если только это можно назвать успехом. Рота майора Хармара оказалась отрезанной от Заппейона и ей пришлось отступать на Фалеро. Находившимся к северу от него ротам лейт. Деве и кап. Пальмера удалось занять пороховой склад и держаться там до конца дня. Здесь был смертельно ранен лейт. Деве, все время лично стрелявший из пулемета.

Все французские отряды были окружены греками и могли драться, только оставаясь на месте. Кап. 1 р. Пульези-Конти находился в Филопаппосе, адм. Дартиж в Заппейоне и они имели возможность сноситься друг с другом сигналами, адмирал же держал связь с судами, стоящими в Пирее. В 11 ч. 45 м. он передал, чтобы суда открыли огонь по Стадиону, где засевшие греческие войска бешено обстреливали Заппейон. Нужно отметить, что, к чести французского адмирала, он категорически отклонил предложение начать общую бомбардировку столицы, не желая, чтобы про него говорили, что он устроил из Афин второй Лувен.

Безуспешный для греков бой продолжался почти час, затем к адм. Дартижу прибыл посланный от короля с предложением, не согласится ли адмирал пойти на компромисс и ограничиться получением 6 горных батарей?

Адмирал передал командующему десантом, что вступает с греками в переговоры, приказал прекратить огонь с л. к. *Provence* и с большим трудом добился по телефону греческого премьера Ламброса. Вскоре стрельба греческих войск стихла и несколько членов союзных посольств беспрепятственно добрались до Заппейона. Среди них находился и

французский военный агент ген. Буские. Тем временем Дартиж передал в Афины, что принимает сделанное предложение, но при условии, что оно будет подтверждено всем союзным посольствам. Пока шли переговоры, ничего особенного не произошло; наступившее затишье прерывалось лишь одиночными выстрелами со Стадиона и Акрополя.

В 4 ч. 30 м. греческие войска снова открыли огонь по всем пунктам, занятым десантом, и стихнувшая перестрелка возобновилась с удвоенной силой. Французские части, занимавшие Филопаппос, выдерживали жаркий огонь с Акрополя; Заппейон поливался пулеметами со Стадиона. Вторичное нападение отличалось такой же организованностью, как и первое. Дартиж передал в Пирей, чтобы суда возобновили бомбардировку Стадиона. Результат получился блестящий. Дворец наследника, в котором жил король, расположен очень близко от Стадиона и один из первых же тяжелых снарядов упал во дворе дворца. Королева с детьми была вынуждена укрыться в подвалах и греческие войска очень скоро прекратили стрельбу.

В 6 ч. 45 м. в Заппейон приехал флигель-адъютант короля полковник Паллис в сопровождении французского, русского и английского посланников. Соглашение не заставило себя ждать. Король обещал сдать шесть горных батарей, как только десант возвратится на суда, адмирал же соглашался увести три высаженных батальона, но оставлял небольшой отряд в Заппейоне, сохраняя за собою право его усилить. При этом адм. Дартиж предупреждал греческое правительство, что отозвание десанта является „прелюдией к весьма серьезным событиям“.

Отход десанта начался в 11 ч. в. и продолжался всю ночь. Позиции, занятые в Руф, Дафна и Филопаппосе, были очищены в полном порядке после обмена пленными. Хотя французские моряки были окружены со всех сторон и имели против себя вчетверо сильнейшего противника, они к концу дня захватили 80 чел. пленных, в то время как греки взяли только 60 чел.

Общие потери союзников сводились к 212 челов убитых и раненых Французы потеряли 191 чел., мы 21 чел. Морская пехота майора Хармара, отрезанная от Заппейона и отступившая на Фалеро, пострадала больше всех. Если греческие войска одержали „победу“, то только над этими тремя ротами, вынудив их к отступлению своим обманным обещанием уйти. Заняв позиции с флангов, греки держали их во время отступления под непрерывным убийственным огнем, но наши люди отходили в образцовом порядке, как на учении, не оставив ни одного раненого и ни одного убитого.

Греческое правительство, выполняя достигнутое с адм. Дартижем соглашение, проявило себя несколько лучше, чем греческая армия. Тела убитых французских матросов были доставлены санитарами на носилках в Пирей. Впереди шли два доктора и священник, которые, ухаживая накануне за ранеными, ни разу не подверглись со стороны населения даже каким либо оскорблениям.

На следующий день в Пирее состоялись торжественные похороны; при проходе кортежа по улицам греческие войска вышли из казарм, толпы народа стояли, обнажив головы.

Тем не менее греческое правительство действовало как бы в расчете раздражить союзников. Как только десант возвратился на суда, греческие солдаты и вооруженные запасные набросились на венизелистов и весь день 2 декабря прошел в убийствах тех, что сопротивлялся при обыске и грабеже своих жилищ. Горсть смельчаков-критян засели в доме Венизелоса и оборонялись до позднего вечера, но затем и им пришлось сдаться. На следующий день монархисты окончательно сломили всякие попытки сопротивления своих противников и началась организованная расправа. По улицам потянулись вереницы арестованных венизелистов со связанными на спине руками, тюрьмы быстро переполнились, школы и театры были обращены в места заключения. Имущество арестованных подверглось конфискации, а их родные и близкие испытывали самое возмутительное отношение со стороны властей и различных государственных чиновников.

То ужасное положение, в которое попали сторонники Венизелоса, по мнению нашего посланника было гораздо позорнее для союзников, чем уход десанта.

Известия о событиях в Афинах достигли Лондона в момент кризиса британского кабинета. 4 декабря Асквит ушел в отставку и кабинет Ллойд-Джоржа мог собраться для обсуждения греческих дел только пять дней спустя. Однако, командующему нашей Средиземноморской эскадрой сразу было послано приказание установить совместно с французами блокаду Греции, занять Сиру и подготовить все необходимое для прекращения железнодорожного сообщения Афин с Лариссой. Высадки десанта в Пирее запрещались.

Французское правительство немедленно сменило адм. Дартижа и он через несколько дней покинул эскадру к крайнему сожалению всех служивших под его начальством британских офицеров.

9 декабря кабинет Ллойд Джоржа собрался на совещание по греческому вопросу. К этому времени была получена телеграмма из Афин на имя короля Георга, в которой греческий король в самых категорических выражениях заве-

рял, что его правительство отнюдь не намеревается объявлять войны союзникам. До этой телеграммы большинство членов нашего кабинета склонялось к мысли, что нападение на десант является первым актом военных действий. Телеграмма несколько рассеивала опасения, но все же ее содержание носило совершенно неудовлетворительный характер. Король утверждал, что его войска были вынуждены открыть огонь, и сообщал, что „имеет неопровержимое доказательство намерений венизелистов воспользоваться высадкой десанта для захвата столицы и триумфального возвращения Венизелоса". В дальнейшем в телеграмме указывалось, что будто бы два автомобиля англо-французской разведочной службы „стояли на готове, чтобы подать сигнал к началу восстания" и что беспорядки начались в 3 часа дня. Однако, король не объяснил, почему за четыре часа до этого срока началось организованное нападение на десант. Ответная телеграмма, составленная в крайне сдержанных выражениях, гласила, что великобританский король не может принять данные объяснения, хотя он рад слышать, что Греция не собирается объявлять войны союзникам. Телеграмма заканчивалась следующими словами: „Правительство может лишь сделать самые серьезные выводы из тех событий, которые привели к гибели моих доблестных солдат. Эти события вызвали у английского народа чувство глубочайшего возмущения, усилившегося под влиянием сведений, полученных из разнообразных источников, включая и нейтральные, о тех преследованиях, которым подвергаются в настоящее время в Греции сторонники партии Венизелоса. Ваше величество поймете, что в требованиях, которые мое правительство совместно с союзными правительствами будет вынуждено предъявить, войдут и требование гарантии на будущее время и удовлетворение за ничем невызванное нападение ваших войск".

Одновременно с отправлением ответной телеграммы короля Георга английский посланник в Афинах получил инструкции потребовать от греческого правительства, чтобы все войска, находящиеся в северной Греции, были передвинуты в Морею и чтобы перевозка этих войск началась не позднее чем через двадцать четыре часа, а также, чтобы всякие переброски греческих войск из Мореи на север были прекращены немедленно.

„Блокада Греции", говорилось в инструкциях „будет продолжаться до тех пор, пока не последует удовлетворение за нападение на союзные войска в Афинах и пока не будут даны соответствующие гарантии на будущее время". После предъявления ультиматума, посланнику предписывалось оставить посольство и перейти на одно из английских судов, стоявших в Пирее.

Три дня спустя Эллиот предъявил ультиматум и вместе с чинами посольства переехал в Пирей на п/х *Abbassiyeh*. 15 декабря к нему явился посланный от греческого правительства и вручил ноту, в которой сообщалось, о согласии выполнить все требования ультиматума.

17 декабря под контролем назначенных союзниками офицеров началось движение в Морею первых эшелонов греческой армии.

IV

Подводная война.

В середине лета 1916 года в Средиземном море находились пятнадцать германских подводных лодок. Три из них базировались на Константинополь, остальные на Каттаро. В море одновременно всегда находилось от трех до пяти лодок. Германское морское командование очень быстро поняло, что в Средиземном море их подводные операции встретят меньше помех со стороны американского правительства, чем на каком либо другом театре. В минувшем апреле германское правительство обязалось перед Вашингтоном не топить никаких судов без предупреждения и принимать меры для спасения находящихся на них людей. Но командиры германских *U*, оперировавшие в Средиземном море, сплошь и рядом не считали нужным выполнять это обязательство, убедившись на опыте, что правительство С. Ш. А. не собирается настаивать на соблюдении обещания, пока не угрожает опасность жизни американских граждан.

В июне одна из Константинопольских лодок без предупреждения утопила у Крита вооруженный пароход *Moeris*; протеста не последовало, то же самое произошло в июле с п/х *Euphorbia* и опять американское правительство не протестовало. После этого командиры немецких лодок перестали стесняться и начали топить без предупреждения все вооруженные пароходы. Правда, они топили без предупреждения только те суда, на которых были установлены орудия, и таким образом до известной степени соблюдали обязательства, несколько ограничив свою деятельность, но все же нарушение обещаний было налицо. Обязавшись не топить коммерческие суда без предупреждения как внутри объявленной военной зоны, так и вне ее, германское правительство поставило условием, чтобы эти суда не оказывали бы лодкам сопротивления и при требовании остановиться не делали бы попытки уйти. Орудие, поставленное на корме купца, говорит за то, что такой пароход, будучи атакован, окажет сопротивление, но между активным и пассивным сопротивлением большая разница и командиры немецких лодок, подобные одному из своих наиболее счастливых кол-

лег, оперировавших в Средиземном море,—кап. лейт. фон Арнаульду, могли бы отлично разбираться в этой разнице.

Районы нападения на судоходство еженедельно менялись, но в общем немцы отдавали предпочтение западным районам. Утопив ряд пароходов в Лионском и Генуэзском заливах, лодки переносили свою деятельность к берегам Алжира в пролив, отделяющий Сицилию от Туниса. Оба эти района находились в ведении французов и последние могли делать только то же самое, что делали мы на подходах к британским островам. Другими словами, им приходилось менять пути следования пароходов и охранять районы конечных пунктов.

Количества дозорных судов, необходимого для успешной противолодочной борьбы, у французов не хватало; наши же дрифтеры, державшие дозор поперек Отрантского пролива, редко служили препятствием для лодок, выходивших из Каттаро и возвращавшихся обратно.

В июле немецкие лодки произвели нападение на путь следования войсковых транспортов, проходивший между Сицилией и южной Грецией, и поставили мины на подходах к Салоникам. Но операции против транспортов успеха не имели и лодки сосредоточили свою деятельность на торговом судоходстве.

9 июня лодка кап. лейт. Арнаульда *U-35* была замечена в Отрантском проливе. Сначала она прошла к западному побережью Италии, где утопила громадное число пароходов, а затем в течение трех недель оперировала у берегов Испании и на торговых путях между Марселью и портами северной Франции. Командир *U-35* имел при себе одного из лучших артиллеристов Флота Открытого моря и почти все пароходы утопил не торпедами, а артиллерийским огнем. К моменту возвращения *U-35* в первых числах июля в Каттаро число ее жертв равнялось 40 пароходам, половина которых была крупного тоннажа. На смену ей вышла *U-39* под командой кап. лейт. Форстмана, с громадным успехом оперировавшая у берегов Алжира между 12—25 июня. Одновременно с ней, между Мальтой и Грецией, держалась меньшая лодка, повидимому, австрийская. Она действовала на восточных путях. Наиболее замечательный поход Арнаульд совершил в августе. Выйдя из Каттаро в последних числах июля, он снова прошел в район между северо-восточным побережьем Италии и Генуэзским заливом и, оставаясь здесь три недели, утопил 50 пароходов, общий тоннаж которых достигал 76 500 т. Эта цифра составляла две трети тоннажа, потопленного на всех вообще театрах в течение августа, при чем все 50 пароходов были утоплены при помощи одной единственной 4" пушки. К концу августа *U-35* сменила *U-38* (кап. лейт. Валентинер), от операций

которой жестоко пострадало судоходство между Балеарскими островами и Испанией. Потери отразились, главным образом, на британском и на итальянском судоходстве. В августе французы произвели реорганизацию своей дозорной службы на алжирском побережьи, но эта мера не уменьшила потерь.

Число немецких лодок в Средиземном море увеличилось в течение последних трех месяцев текущего года. В сентябре были замечены три больших *U*, одновременно находившиеся в море, при чем одна, а, может быть, и несколько меньших лодок, оперировали в восточном районе. В октябре число лодок еще увеличилось, а в декабре французская разведка установила, что в крейсерстве одновременно находятся шесть больших лодок и три малых. Потери пропорционально возрастали, вызывая серьезное беспокойство британского правительства. Английские пароходы, плававшие в Средиземном море, обычно принадлежали к судам крупного тоннажа; на долю же Италии приходилось большее число жертв, но в отношении погибшего тоннажа Англия страдала очень сильно.

Наибольшее опасение за будущее вызывал тот факт, что в Средиземном море так же, как и в английских водах, потери тоннажа все увеличивались, при чем лодки действовали совершенно безнаказанно. С июня по декабрь в Средиземноморском бассейне погибло только три неприятельских *U* из которых одна — *UB-44* — была уничтожена 30 июля в Отрантском проливе нашими дрифтерами. В то время, как потери судоходства возрастали, потери в лодках не увеличивались, а скорее уменьшались.

Вся картина подводной войны определенно показывала, что нашей океанской торговле грозит серьезная опасность [1]).

ГЛАВА VI.

Германские вспомогательные крейсера.

Меве.

В конце осени 1916 года германское высшее командование решило привести в исполнение план нападения на наши океанские торговые пути при посредстве надводных судов. Нападение предполагалось начать за месяц или за два до начала беспощадной подводной войны и надо думать, что намеченные операции должны были служить пре-

[1]) За последние шесть месяцев в Средиземном море союзники потеряли Англия—96 судов, 415 471 тонн, Франция—24 судна, 64 829 тонн, Италия—136 судов, 181 831 тонну. Потери Англии составляли 62% всего погибшего тоннажа, при чем из общего количества судов 32% приходилось на ее долю.

людией к этой „авантюре отчаяния“. Если наши предположения правильны, то план немцев, предусматривавший соединенное нападение на английскую морскую торговлю — крейсеров на океанских путях, а подводных лодок на подходах к Англии—нельзя не признать удачными. Прорвавшийся на простор океанов немецкий крейсер потребует высылки многих английских крейсеров, которые окажутся поглощенными его поисками и наблюдением за целым рядом отдаленных портов.

Немцы могли расчитывать, что если три их вспомогательных крейсера, посланные в набег в Атлантический, Тихий и Индийский океаны, будут в состоянии долго продолжать свои операции, то крупные силы наших крейсеров, вместо того, чтобы охранять судоходство в Атлантике и в водах, близких к британским островам, окажутся где-то очень далеко.

В Англии уже давно сознавалось, что в случае удачи немецкого плана набега на отдаленные океанские пути противник сможет принести нам громадный вред и как Адмиралтейство, так и главнокомандующий Гранд-Флитом, приняли меры против возможной опасности.

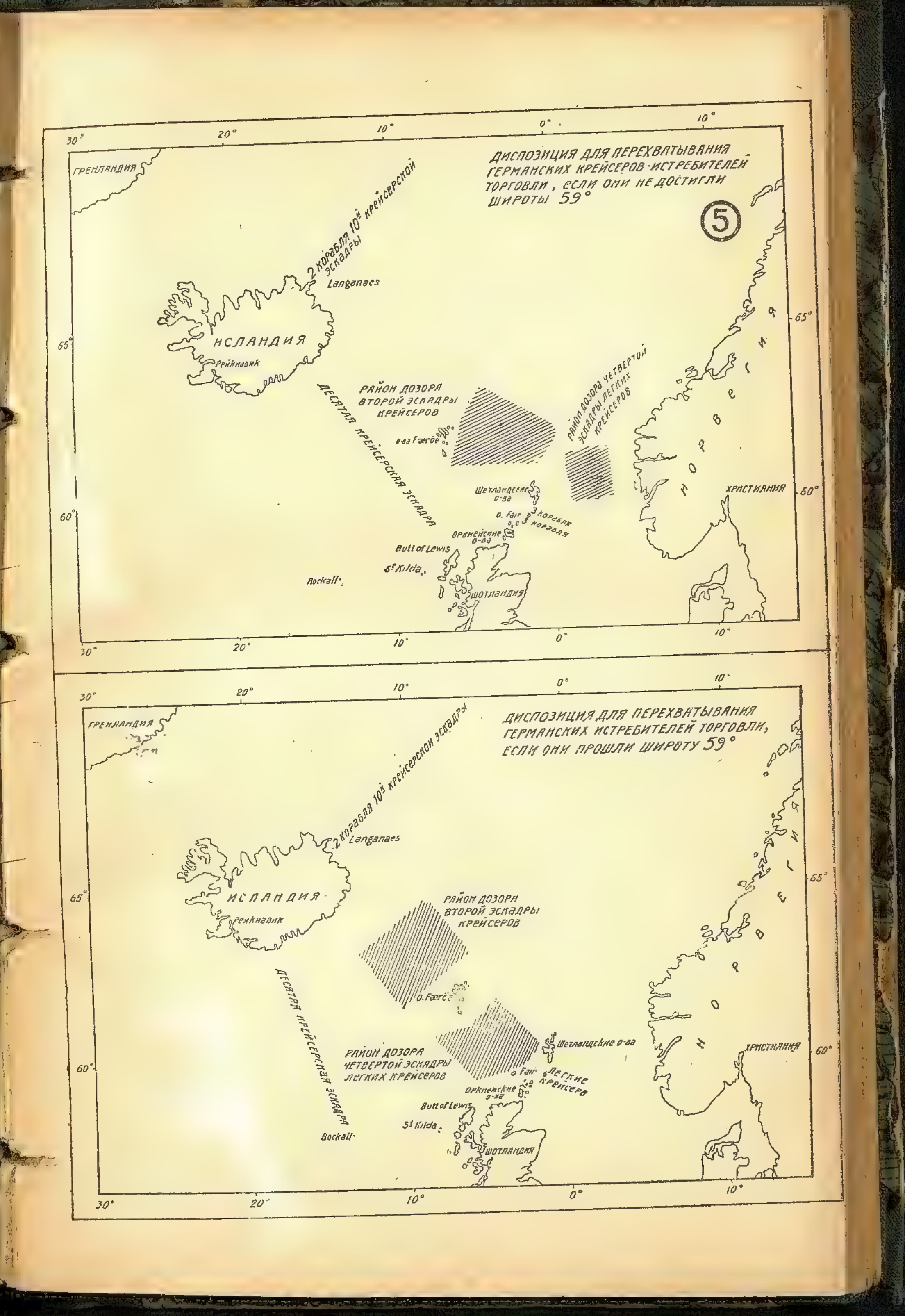
Британские крейсерские силы имели инструкции немедленно занять дозоры у всех выходов из Северного моря как только станет известным о выходе какого нибудь неприятельского крейсера, и места их базирования были изменены в соответствии с последними сведениями разведки [1]).

Однако, прорывавшимся вспомогательным крейсерам противника всегда удавалось выскользнуть в море в тайне от нас, а Адмиралтейству никогда не удавалось раньше как через неделю узнать точную дату их выхода. Это обстоятельство их и спасало.

Вопрос тщательно обсуждался не только в Адмиралтействе и в штабе Гранд Флита, но и командующими крейсерскими эскадрами, охранявшими отдаленные океанские торговые пути. 22 сентября контр-адм. Сидней Фриментль принял от вице-адм. Мура 9-ую крейсерскую эскадру, в состав который входили: крейсер *King Alfred* (флаг), л. к. *Swiftsure* и крейсера *Donegal* и *Sutlej*, а также вспомогательные крейсера *Ophir* и *Avenger*.

По первоначальному плану наблюдению 9 эскадры поручался район, ограниченный широтой мыс Св. Винцента, островов Зеленого Мыса и 44 параллелью и меридианами 40° W и африканского берега. Внутри него имелся другой район, переданный в ведение 6-ой французской легкой эскадры (6-e escadre légere). Этот район с запада ограничивался дол-

[1]) См. карту 5 и приложение 1.


ДИСПОЗИЦИЯ ДЛЯ ПЕРЕХВАТЫВАНИЯ ГЕРМАНСКИХ КРЕЙСЕРОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ТОРГОВЛИ, ЕСЛИ ОНИ НЕ ДОСТИГЛИ ШИРОТЫ 59°
5
ГРЕНЛАНДИЯ
2 корабля 10й крейсерской эскадры
Langanaes
ИСЛАНДИЯ
Рейкiавик
РАЙОН ДОЗОРА ВТОРОЙ ЭСКАДРЫ КРЕЙСЕРОВ
РАЙОН ДОЗОРА ЧЕТВЕРТОЙ ЭСКАДРЫ ЛЕГКИХ КРЕЙСЕРОВ
ДЕСЯТАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ЭСКАДРА
о-ва Færöe
Шетландские о-ва
о. Fair
3 корабля
3 корабля
Оркнейские о-ва
Butt of Lewis
St Kilda
Rockall
ШОТЛАНДИЯ
НОРВЕГИЯ
ХРИСТИАНИЯ
ДИСПОЗИЦИЯ ДЛЯ ПЕРЕХВАТЫВАНИЯ ГЕРМАНСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ТОРГОВЛИ, ЕСЛИ ОНИ ПРОШЛИ ШИРОТУ 59°
ГРЕНЛАНДИЯ
2 корабля 10й крейсерской эскадры
Langanaes
ИСЛАНДИЯ
Рейкiавик
РАЙОН ДОЗОРА ВТОРОЙ ЭСКАДРЫ КРЕЙСЕРОВ
ДЕСЯТАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ЭСКАДРА
О. Færö
РАЙОН ДОЗОРА ЧЕТВЕРТОЙ ЭСКАДРЫ ЛЕГКИХ КРЕЙСЕРОВ
Шетландские о-ва
о Fair
Легкие крейсера
Оркнейские о-ва
Butt of Lewis
St Kilda
Rockall
ШОТЛАНДИЯ
НОРВЕГИЯ
ХРИСТИАНИЯ

лю,
ни.
не
кр
хо,
ши
вы
по
до

ны
и 1
сво
то
бл
дал

не
ти
ра
ня

ле
то
те
в с

пр
от
че
ст

ст
се
то
пр
ко
и к
се

ча
во
и а
пе
(6-е

1

готой 22°, а с севера широтой 30° [1]). Районы были установлены в первые дни войны, когда германские крейсера еще свободно гуляли на океанском просторе. В августе 1916 года, Адмиралтейство признало нежелательным сокращение указанных границ и сообщило командующему эскадрой, что «назначение 9-ой крейсерской эскадры, оставленной в Атлантическом океане—действия против противника там, где это может понадобиться, и что нежелательно, да и невозможно установить район, в котором потребуется присутствие эскадры... Эскадра рассматривается не как отдельная самостоятельная боевая единица, а как стратегический резерв, суда которого могут быть использованы для поддержки или же для какой либо экстренной надобности».

К югу от 9-ой эскадры находился крейсер *Highflyer* и вспомогательный крейсер *Marmora*, а еще южнее у юго-восточного побережья Америки, легкие крейсера *Glasgow*, *Amethyst* и вспомогательные крейсера *Macedonia*, *Orama* и *Edinburgh Castle*.

В марте вступила в войну Португалия и это обстоятельство значительно облегчило работу 9-ой эскадры. Наши крейсера получили возможность широко пользоваться португальскими гаванями на Мадере и на островах Зеленого Мыса. Однако, одновременно возникли трудности иного рода. Крейсерство *U-53* в западной части Атлантического океана показало, что как Мадера, так Канарские острова и острова Зеленого Мыса вполне доступны новым германским лодкам. Открытые рейды Фунчала и Порто-Прайя оказались непригодными для якорных стоянок и для приемки угля. Базирование 9-ой эскадры пришлось перенести в Сьерра-Леоне.

Вступив в командование эскадрой, адм. Фриментль издал ряд приказов, в которых осветил задачи эскадры и разъяснил предполагаемые им меры против набего-крейсерских операций противника, а также против подводных лодок, в случае появления их в районе действия эскадры. Разработанный им план сводился к следующему: крейсера должны были по возможности чаще показываться на „больших дорогах" торговых судов «с целью демонстрировать господство Англии на море и ее намерение поддержать свое право на торговлю с нейтральными государствами». Поэтому адмирал решил так организовать службу эскадры, чтобы в базе никогда не оставалось одновременно больше двух крейсеров и чтобы один крейсер постоянно находился на Азорских островах, и кроме того—чтобы крейсера по мере возможности

---

[1]) В состав французской эскадры входили крейсера *Kleber* (флаг), *Desaix* и *Dupleix*. Базировались они на Дакар.

систематически обходили африканское побережье к северу от параллели 30°W.

Принимая во внимание, что прорвавшемуся для крейсерско-набеговых операций противнику будет всего удобнее оперировать на торговых путях в районе Канарских островов, пользуясь для погрузки угля пустынными бухтами африканского побережья, Фриментль решил «организовать ряд поисков на широком фронте в направлении, которое гарантирует максимальное число шансов отыскать противника, оперирующего на торговых путях, и предложил, чтобы французские крейсера действовали на восточном фланге его фронта. В случае высылки немцами в набег линейного крейсера, 9-ая эскадра должна была или принять на себя роль разведчика для линейных крейсеров, отправленных из Англии, или же, если таковых нельзя будет послать, то держаться соединенно и «отыскать неприятеля с целью заставить его жечь уголь и помешать ему наносить нам вред».

Сообщая о своем плане в Адмиралтейство, командующий эскадрой доносил, что вступать в бой с линейным крейсером он не предполагает и, если решится на это, то только при исключительно благоприятных для себя обстоятельствах.

В течение октября адм. Фриментль обошел африканское побережье, чтобы выяснить, какие удобства смогут найти там неприятельские лодки в случае операций на западных торговых путях. Осмотр побережья показал, что, несмотря на присутствие у берегов Марокко французского дозорного отряда трауллеров, испанское правительство не принимает никаких мер для обеспечения нейтралитета в своих южных водах.

Посетив в последних числах октября острова Зеленого Мыса, Фриментль пошель в Дакар для совещания с адм. Жоре. 7 ноября состоялось заседание для выработки плана совместных действий против крейсерско-набеговых и подводных операций противника. Донесения о подготовляющемся нападении немецких лодок на торговые пути в районе, порученном 9-ой эскадре, поступали все время. Поэтому, когда 22 ноября суда эскадры собрались в Сьерре-Леоне, адм. Фриментль воспользовался случаем, чтобы обсудить с местными военно-сухопутными и гражданскими властями вопрос о возможных мерах против нападения подводного врага. На этом совещании выяснилось, что, собственно говоря, никто серьезно не задумывался над тем, что надлежит предпринять, если у Сьерра-Леоне появится немецкая лодка. В результате был выработан ряд соответствующих распоряжений. Предусмотрительность командующего эскадрой не замедлила оправдаться.

Благополучно возвратившийся в марте 1916 года в Германию вспомогательный крейсер *Меве* [1]) 22 ноября снова вышел в Северное море под командой прежнего командира, графа Дона-Шлодиена, вторично отправившись в операции против английской морской торговли. В своих воспоминаниях командир *Меве* не приводит полученных им инструкций, а ограничивается лишь указанием на соблюдение полнейшей тайны похода. На этот раз в крейсерство вышел не один только *Меве*. Спустя неделю вышел второй вспомогательный крейсер *Вольф* под командой кап. 1 ранга Нергера, имея директивы действовать на торговых путях Индийского океана, а 21 декабря—третий крейсер—парусно-моторное судно *Зеeадлер* под командой кап. 2 р. графа Люкнера. Последний должен был оперировать в Тихом Океане [2]).

Первым начал операции *Меве*, о нем мы узнали раньше чем о других.

Начальные моменты похода *Меве* нельзя установить вполне точно, но, повидимому, он прошел в очень свежую погоду вдоль восточного побережья Северного моря и, находясь приблизительно в широте островов Faroes повернул на W. 30 ноября командир *Меве* лег S-ым курсом и два дня спустя захватил первый приз—английский пароход рефрежиратор *Voltaire*, шедший порожняком в Америку. Встреча произошла в широте 41° 43′ и долготе 36° 48′ W, т. е. грубо говоря посередине дуги большого круга, соединяющей мыс Clear в Ирландии с мысом Race на Нью-Фаундленде. Только совершенно исключительное счастие способствовало сохранению тайны появления *Меве* в океане.

У *Voltaire*'а стояло на корме старое орудие и графу Шлодиену пришлось выпустить не мало снарядов раньше, чем капитан парохода спустил флаг. Как только бой закончился и *Voltaire* пошел ко дну, проходивший неподалеку голландский пароход, капитан которого не мог не слышать звуков стрельбы, запросил сигналом, снял ли *Меве* людей с тонущего судна. Почему этот голландец по приходе в порт ничего не сообщил о происшедшем—осталось тайной по сие время.

Командир *Меве* решил для начала оперировать на североамериканских торговых путях и несколько дней оставался в районе места гибели *Voltaire*'а.

4 декабря произошла встреча совершенно непредвиденного характера и далеко не на пользу немецкого крейсера. *Меве* остановил и осмотрел пароход *Samland*, оказавшийся судном, предназначенным для перевозки бельгийских бе-

---

[1]) См. Том. III, стр. 264.

[2]) См. «Морской Чорт», перевод с немецкого Б. Старко. Изд. Р. И. О. Морских Сил РККА, 1927 г. *Ред.*

женцев и снабженным охранным свидетельством, выданным германским посольством в Вашингтоне. Уничтожив на *Samland*'е радио-телеграф, Шлодиен отпустил пароход, понимая, что не позднее как через 3—4 дня операции *Меве* перестанут быть секретом.

В первый поход тайну удалось сохранить дольше, но Дона-Шлодиен считал, что в данном случае пройдет некоторое время, пока подымется шум и будут организованы поиски для его поимки, и решил, что может без особенного риска остаться еще с неделю на северо-американских путях. Между 6 и 12 декабря он крейсеровал WSW-вым курсом между Новой Англией и мысом Лизардом, захватив в течение этого срока 5 английских пароходов [1]). 3 парохода были утоплены, два же *Yarrowdale* и *St. Theodore* остались при *Меве*. 9 декабря на *Меве* услышали сообщение Бермудской радиостанции о появлении неприятельского крейсера в Северной Атлантике. Однако, даже и теперь Дона-Шлодиен не хотел уходить из избранного им района. Тем временем с нашей стороны принимались соответствующие экстренные меры.

Сообщение с *Samland*'а поступило в Лондон 7 декабря и Адмиралтейство немедленно дало знать о нем в Париж и всем морским начальникам в Атлантическом океане. Войсковые транспорты, стоявшие на мысе Доброй Надежды, в Сиерра-Леоне и в Дакаре, получили приказание не выходить и ждать дальнейших распоряжений, а пять транспортов, находившиеся в море, получили приказание возвращаться в Сиерра-Леоне.

По словам капитана *Samland*'а появившийся немецкий крейсер очень походил на описание крейсера, удачно оперировавшего в океане в начале года, но установить его несомненную идентичность было трудно.

Все, что Адмиралтейство могло сказать, сводилось к тому, что крейсер имеет широкую короткую дымовую трубу, две сильно наклоненные назад мачты и вооружен одной 6″, двумя 4,7″ и двумя 3″ орудиями, а также четырьмя торпедными аппаратами [2]).

В момент получения сообщения с *Samland*'а в Атлантическом океане находились следующие английские суда:

Станция Северной Америки и Вест-Индии.

Крейсер *Leviathan* в Кингстоне на Ямайке.
„ *Carnarvon* в море у Бермудских островов.

---

[1]) *Cambrian Range* 4 234 т. с грузом зерна; *King George*—3 852 т. с грузом боевых припасов, *Georgic*—10 000 т. с генеральным грузом; *Yarrowdale* 4 652 т. с грузом боевых припасов и *St. Theodore* 4 992 т. с грузом угля.

[2]) Сведения о вооружении не могли быть особенно точными, так как исходили от малосведущего человека, бельгийского коммерческого капитана.

Крейсер *Isis* в Галифаксе.

Л. к. *Caesar* на Бермудских о-вах.

Крейсер *Berwick* в Кингстоуне на Ямайке.

Всп. кр. *Laurentic* в Ливерпуле, в доке.

Крейсер *Roxburgh* в море на пути с Ямайки на Бермудские о-ва.

Крейсер *Antrim* на Бермудских о-вах.

Всп. крейсер *Calgarian* в Галифаксе.

Крейсер *Devonshire* " "

" *Drake* в море, на пути с Бермудских о-вов на Тринидад.

9-я крейсерская эскадра.

Крейсер *King Alfred* в Сиерра-Леоне, в гавани Фритоун.

" *Ophir* в Сиерра-Леоне.

" *Sutlej* в Гибралтаре.

Л. к. *Swiftsure* в Сиерра-Леоне.

Крейсер *Donegal* в Дакаре.

Всп. крейсер *Orotava* в море на пути в Сиерра-Леоне.

Крейсерский отряд «*L*» (станция островов Зеленого Мыса).

Крейсер *Highflyer* в Сиерра-Леоне.

Всп. кр. *Marmora* в море, у островов Зеленого Мыса.

Станция восточного побережья Южной Америки.

Крейсер *Glasgow* в Кептоуне.

" *Amethyst* в Vicosa Reef.

Всп. крейсер *Edinburgh Castle* в Ла-Плате.

" " *Macedonia* на пути в Пернамбуко из Abrolhos Rocks.

Всп. крейсер *Orama* в Abrolhos Rocks.

Имея готовый план действий на случай появления в океане немецких вспомогательных крейсеров, адм. Фриментль немедленно выслал свои крейсера, совместно с крейсерами адм. Жоре, в поиск на торговые пути в направлении на Мадеру и банку Josephine, как это было условлено с командующим французской эскадрой. Но уже через несколько часов после выхода крейсеров получил приказание из Лондона „приостановить операции“, т. к. Адмиралтейство само разработало план соединенных действий всех наших Атлантических эскадр, который в общих чертах сводился к следующему.

Командующему эскадрой станции Северной Америки и Вест-Индии в.-адм. Бройнингу предписывалось выслать его крейсера по четырем направлениям: I—крейсера *Devonshire* и *Calgarian* должны были произвести поиск к N-у на торговых путях до меридиана 50° W, II—крейсерам *Leviathan*, *Antrim* и *Caknarvon* произвести поиск на линии, соединяющей Бермудские и Азорские острова, и пройти до 45 меридиана

III—крейсерам *Roxburgh* и *Berwick* стеречь проход Mona, IV—крейсеру *Drake* произвести поиск на линии Тринидад—Азоры до широты 25° N.

В дополнение к этим распоряжениям Адмиралтейство просило командующего французской Вест-Индской эскадрой выслать два крейсера для осмотра пунктов северного побережья Бразилии, подобных острову Maraca, которым *Меве* пользовался для угольных погрузок в свой первый поход [1]).

Что же касается распоряжений, полученных остальными нашими Атлантическими эскадрами, то они базировались на тех изменениях, которые были внесены в указания о пути следования торговых судов и которые необходимо пояснить раньше, чем говорить о действиях эскадры Фриментля и других крейсеров.

Вскоре после первого набега *Меве* Адмиралтейство разработало план разделения путей торгового судоходства. Пароходам, идущим от мыса Доброй Надежды, рекомендовалось следовать одним из четырех новых путей, из которых два проходили к Ost'у от обычной „большой дороги", а два—к W'у. Судам, поддерживавшим торговое сообщение с Ла-Платой, рекомендовалось придерживаться или линии, отстоящей на 200 миль к Ost'у от St. Paul Rocks, или же линии, отстоящей на 600 миль к Ost'у от этого пункта. Цель подобного распоряжения вполне понятна—надо было рассосредоточить движение торгового судоходства, столь оживленного в этих водах. Капитанам пароходов не вменялось в обязанность буквальное исполнение этих распоряжений. Указания были даны лишь в качестве руководящей директивы. Агентам нашей разведки за границей предоставлялась полная свобода действий в отношении даваемых ими лично указаний о пути следования коммерческих судов, пока им удавалось держать „большую дорогу" сравнительно пустынной. Но считалось за правило, что два парохода, вышедшие один за другим в течение двух-трех суток, не должны были следовать одинаковым путем.

Указанные выше соображения и послужили причиной тому, что адм. Фриментль получил приказание собрать крейсера 9-ой эскадры в широте 10° N и долготе 27° W и произвести из этой точки поиск к W-у от м. С. Винцента. Одновременно эскадра адм. Жоре должна была держать дозор в районе к Ost'у от 30 меридиана между параллелями 8° и 14°.

Закончивший в Гибралтаре ремонт крейсер *Sutlej* был отправлен в Сиерра-Леоне с приказанием следовать тем районом, который предстояло осмотреть эскадре Фриментля.

---

[1]) В помощь французским крейсерам из Англии был выслан крейсер *Weymouth*. Он прибыл на Бермудские острова 22 декабря, но сразу же вошел в док и не принял участия в поисках *Меве*.

Крейсера *Kent* и *Marmora* ушли конвоировать транспорты, следующие с мыса Доброй Надежды в Англию [1]). *Highflyer* остался в Сиерра-Лионе.

В южной части Атлантического океана были приняты меры, основанные на тех же соображениях. На крейсер *Amethyst* возлагалась задача охранять угольщиков, с пребыванием в районе Abrolhos Rocke.

Edinburgh Castle'ю предписывалось охранять судоходство в районе Ла-Платы, а *Macedonia* и *Orama* были отправлены в поиск на торговые пути к Ost'у от Fernanda Noronha; крейсер *Glasgow* стоял в ремонте в Кептоуне и не мог принять участия в операциях.

Весь этот тщательно продуманный план, однако, оказался бесплодным. Между восточными оконечностями районов ад. Бройнинга и западной границей района ад. Фриментля оказалась „прореха“ и в эту то „прореху“ командир *Меве* и проложил свой курс.

12 декабря он посадил на *Yarrowdale* 400 человек пленных и на следующий день отправил его под командой лейт. Бадевитца в Германию, куда последний благополучно прибыл 31 декабря. Захват п/х *St. Theodore* давал в распоряжение *Меве* запас угля в 7 000 тонн и граф Дона сразу же послал его с призовой командой в условленное рандеву. Избранный им курс проходил в стороне от эскадры Фриментля, но зато и в стороне от торгового движения. Благодаря этому в промежуток времени между 12 и 26 декабря *Меве* удалось захватить только один английский пароход — *Dramatist*, груженный фруктами из Калифорнии, и один французский парусник—*Nantes*.

23 декабря *Меве* встретился с *St. Theodore*'ом для приемки угля и решил вооружить его и послать под командой мичмана Кёлера для самостоятельных операций. Работы по оборудованию приза продолжались в открытом океане до 28 декабря. На *St. Theodore* были установлены орудия и радио-телеграф и, как только все было готово, Дона Шлодиен полным ходом направился на южно-американские торговые пути, в район Rocas-Fernando-Noronha, где и оперировал без помехи в течение последующих шести недель. Остается только удивляться тому счастью, которое ему сопутствовало. Успех операций *Карлсруэ*, имевших здесь место два года тому назад, и то внимание, которое этот район привлек к себе *Меве* в прошлом году, заставляли нас быть

---

[1]) Вспомогательные крейсера *Gloucestershire, Almanzora, Orcoma* и *Arlanza* (10 крейсерской эскадры) были высланы им на поддержку. *Almanzora, Orcoma* и *Arlanza* прибыли в Сиерра-Леоне 4 января, а *Gloucestershire* 8 января, но в поисках *Меве* участия не приняли. *Arlanza* и *Almanzora* возвратились в Англию 14 января. Остальные крейсера остались для конвоирования транспортов, шедших вокруг мыса Доброй Надежды.

особенно на чеку именно тут и наши крейсера все время, пока оперировал противник, беспрерывно искали его здесь. Сведения разведки, хотя и скудные, тоже говорили за то, что *Меве*—в районе Rocas Noronha и, конечно, наша бдительность во всех важных пунктах этого района усилилась вдвое. Тем не менее *Меве* оперировал „как хотел“, оставаясь в море настолько долго, насколько позволяли запасы угля и провизии. Подобный факт с первого взгляда представляется настолько невероятным, что требует подробного освещения.

По плану Адмиралтейства район Rocas Noronha был предоставлен наблюдению вспомогательных крейсеров *Macedonia* и *Orama*.

В момент получения ими приказаний, *Macedonia* находилась на пути в Пернамбуко, а *Orama* стоял на якоре в Abrolhos. Таким образом, оба крейсера имели время войти в назначенный им район раньше, чем туда прибудет *Меве*. Крейсера не опоздали и 16 декабря вступили в дозор на путях, проходящих между экватором и широтою 5° N. *Меве* все еще находился в северной части Атлантического океана и хотя его S-ый курс благополучно проводил его мимо *Drake*, он в то же время вел *Меве* прямо в район, наполненный другими нашими крейсерами. Казалось бы, что ему грозит неминуемая гибель.

25 декабря *King Alfred*, *Swiftsure*, *Donegal* и *Sutlej* закончили поиск и вернулись к месту якорных стоянок. Три дня спустя адм. Фриментль был сменен адм. Шеппердом, который немедленно телеграфировал в Лондон свой план поисков *Меве* [1]).

Адмиралтейство не одобрило плана и 30 декабря отправило новые инструкции. Считая, что поиск, основанный на столь неопределенных данных, ведет лишь к бесцельной трате угля и изнашиванию механизмов, Адмиралтейство считало необходимым держать в столь важном районе как Noronha возможно крупные силы. *King Alfred*, *Swiftsure* и *Sutlej* предписывалось оставить в Сиерра-Леоне, а *Donegal*'ю с *Orotava*, в сопровождении двух угольщиков, снабженных радио-телеграфом, произвести поиск на торговых путях и сменить находящихся у Noronha *Macedonia* и *Orama*. Последние должны были затем следовать на юг к Ла-Плате на поддержку *Edinburgh Castle* и по пути осмотреть о. Тринидад.

Таким образом, новая дислокация была не менее действительна, чем прежняя. Тем не менее для неприятельского крейсера всегда оставалась возможность проскользнуть не-

---

[1]) Адм. Фриментль получил в командование 2-ую крейсерскую эскадру Гранд-Флита.

замеченным в южную часть Атлантического океана и оперировать там из какой нибудь базы, устроенной в Патагонском архипелаге. Поэтому приходилось считаться еще с одним обстоятельством. Мощная радио-станция на Фалкландских островах была открыта обстрелу с моря и могла быть разрушена даже перекидным огнем из пролива Berkeley. Для ее защиты требовалось или держать там какое нибудь судно, пока не закончится неприятельский набег, или же возвести какие то оборонительные сооружения. В описываемый момент в порте Stanley стоял крейсер из состава эскадры Тихого Океана—*Lancaster* и 4 января ему было приказано свести на берег два 6" орудия. Работа оказалась очень трудной и закончилась только через месяц.

С 28 декабря по первый день нового года командир *Меве* не менял S-ого курса, продолжая быстро идти по направлению к опасности. Он надеялся встретить какие нибудь пароходы, груженые мясом и зерном, и после 1 января опять не изменил курса, но уменьшил ход до 8 узлов и так шел до 5-го января. Поиски мяса и зерна из Ла-Платы не увенчались успехом, но едва не привели в соприкосновение с нашими крейсерами. Между 1 и 5 января *Orama*, *Macedonia* и *Amethyst* производили поиск на NO от Fernando Noronha. Курс, которым приближался *Меве*, они пересекли 2 и 3 января, а когда затем 4 января *Orama*, *Macedonia* и *Amethyst* повернули на SW, *Меве* уже находился значительно южнее.

За это время Дона-Шлодиен захватил только четырехмачтовый французский парусник и японский пароход *Hudson Maru*. 6 января он уклонился к S-у и лег курсом, сходящимся с линией дозора трех указанных выше английских крейсеров. Последние шли теперь к берегу и, чтобы увеличить освещаемое пространство имели впереди себя угольщики *Daleham* и *Minieh*, снабженные радио-телеграфом, т. е. располагали всеми шансами для поимки противника. Курс нашего отряда быстро сходился с *Меве*, но командир немецкого крейсера не имел ни малейшего представления о грозящей ему опасности.

Поздно вечером 7 января, находясь в 280 милях к S-у от *Orama* и остальных двух крейсеров, Дона-Шлодиен утопил английский пароход *Radnorshire*, а на следующий день повернул на 16 R и пошел прямо навстречу *Amethyst*'у. К этому времени три наши крейсера сильно растянулись. Но около 7 часов они соединились и *Macedonia*, взяв почту, пошла в направлении на Пернамбуко. *Orama* с *Daleham*'ом пошел дальше прежним курсом, а *Amethyst* остался для погрузки угля с *Minieh*. Погрузка закончилась днем 9 января и угольщик был выслан вперед с приказанием следовать 6 узловым ходом в точку назначенного рандеву. При этом капитану *Minieh* было сказано, что *Amethyst* пойдет в двад-

цати милях позади и чтобы о всех замеченных подозрительных судах давалось знать по радио.

С разсветом 9 января командир *Amethyst*'а лорд Глазго увеличил ход и в 6 ч. у. увидел *Minieh* в 6 милях, на 3 R справа по носу. Затем в течение всего дня *Amethyst* и *Minieh* друг друга не видели. Перед наступлением темноты с *Amethyst*'а увидели дым в направлении, по которому скрылся угольщик, но так как его радио-станция не доносила о появлении подозрительных судов, то лорд Глазго считал, что все обстоит благополучно.

Фактически дело обстояло иначе. Днем капитан *Minieh* Вильямс заметил прямо по носу дым, но имея приказание доносить только о „подозрительных судах" он воздержался от посылки радио[1]).

Через час суда сблизились, и когда в 5 ч. в. подошедший к *Minieh* пароход находился от него в полумили расстояния, он неожиданно поднял германский военный флаг и, приказав сигналами немедленно прекратить радио-переговоры, навел на *Minieh* орудия. Капитан Вильямс потребовал от телеграфиста, чтобы он скорее делал SOS, но пытался ли телеграфист выполнить приказание капитана, или нет, осталось невыясненным. Все, что можно сказать наверное, это то, что радио-станция *Amethyst*'а никаких сигналов не приняла. Через несколько минут у борта *Minieh* стояла шлюпка с *Меве* с офицером и вооруженной командой и всякая надежда вступить в связь с *Amethyst*'ом исчезла.

Капитан Вильямс пытался скрыть истинное назначение своего парохода, но правда не могла не открыться. Осматривая *Minieh*, германский офицер нашел у старшего помощника вахтенный журнал, из которого явствовало, что захваченный приз является транспортом при отряде крейсеров. Узнав о грозящей ему опасности, командир *Меве* утопил *Minieh* и около 9 ч. в., через 2 часа после захода солнца, пошел на Ost. Перед заходом солнца лорд Глазго увеличил ход, рассчитывая ночью сблизиться с угольщиком, а утром соединиться с ним в месте условленного рандеву. С наступлением рассвета — горизонт оказался чист; *Minieh* отсутствовал, *Меве* тоже был вне видимости, следуя на Ost и направляясь как раз к тем путям, которыми в данном районе рекомендовалось следовать коммерческим судам.

Командир *Amethyst*'а, не обнаружив *Minieh* был крайне озадачен этим обстоятельством, но тем не менее совершенно не подозревал истины и весь день продолжал идти к точке

---

[1]) Линия дозора проходила к W-у от секретного курса, которым должны были следовать коммерческие пароходы. Дозорным судам предписывалось перехватить неприятельский крейсер «если он попытается уйти для погрузки угля к W-у или Ost-у от торговых путей». Все суда, следующие под прямым углом к линии дозора, должны были рассматриваться как подозрительные.

рандеву. Встретившись с *Orama* и *Daleham* и узнав, что они тоже не видели *Minieh*, лорд Глазго пошел вместе с ним на поиски угольщика. 11 января к ним присоединился *Macedonia* и поход продолжался до 13 января, когда не оставалось сомнений, что *Minieh* погиб, будучи что называется „вырван из под материнского крыла". *Amethyst* пошел в Бахию; *Macedonia* и *Orama*, исполняя инструкции Адмиралтейства от 30 декабря, направились к Тринидаду с тем, чтобы затем следовать к устью Ла-Платы.

Утопив *Minieh*, граф Дона решил вовсе уйти из района Rocas. 11 января он нагрузил *Hudson Maru* пленными и отправил его в Пернамбуко, а сам пошел на Ost, пересекая средину Атлантического океана. 17 января он встретился с *St. Theodore*'ом, переименованным в *Гейер*, и узнал, что операции последнего не сопровождались успехом. Со времени отделения *Гейера* мичману Кёлеру удалось захватить лишь один небольшой канадский пароход. 18 и 19 января *Меве* принимал с *Гейера* уголь, после чего они снова расстались. *Меве* пошел дальше на Ost и с 22 января по 2 февраля крейсеровал на торговых путях, ведущих к м. Доброй Надежды, между паралелями 15° S и 30° S.

Тем временем инструкции Адмиралтейства от 30 декабря приводились в исполнение. В основном план новой крейсерской дислокации сводился к тому, чтобы подвинуть дальше к S-у отряд старшего морского начальника станции Южной Америки коммодора Обри-Смита и передать дозор района Rocas Noronha специально выделенным крейсерам 9-ой эскадры.

Oratava и *Donegal*, получившие приказание следовать на юг, покинули Сиерра-Леоне 5 и 6 января и подошли к Rocas 15 января. *Меве*, повидимому, прошел недалеко от них к S-у, но противники друг друга не видели. Затем *Orotava* и *Donegal* произвели поиск по направлению Lavandeira Reef и 16 января стали там на якорь для погрузки угля. Закончив ее с большим трудом к 21 января, они снова вышли и произвели поиск на Ost. У *Donegal*'я вскоре произошло серьезное повреждение в машине и 23 января командир, кап. I р. Д'Ойли, решил возвратиться в Сиерра-Леоне. С собой он взял угольщика *Pretoria*, а угольщика *Albistan*'а оставил при *Orotava*, приказав последнему установить дозор у Fernando Noronha.

В это время коммодор Обри-Смит возвращался к себе на станцию на *Glasgow*, закончившем ремонт в Кептоуне, и находился на пути в Abrolhos Rocks. Считая, что с приходом *Glasgow* южно-американская станция усилится в своем составе, командир *Donegal*'я просил коммодора выслать какой нибудь крейсер на поддержку *Orotava*. Обри-Смит не счел возможным это сделать, но зная, что *Orotava* испытывает

недостаток в пресной воде, сделал ему радио с приказанием идти за водой в Пернамбуко. Однако, на *Orotava* радио принято не было и крейсер 30 января ушел в Сиерра-Леоне. В результате район Rocas впервые за время операций против *Меве* остался временно открытым.

Однако, образовавшаяся „прореха" не сыграла роли, т. к. *Меве* весь этот период находился на другой стороне Атлантики; кроме того Обри-Смит очень скоро „прореху" заполнил. С прибытием *Macedonia* и *Orama* к устью Ла-Платы, освободился *Edinburgh Castle*, который и прошел в Abrolhos Rocks, присоединясь к стоящему там *Amethyst*'у. Сюда же, после захода в Пернамбуко, прибыл 22 января и *Glasgow* под брейд-вымпелом Обри-Смита. 24 января все три крейсера вышли в море и произвели поиск к N-у. *Amethyst* 1 февраля отделился и возвратился обратно для охраны базы, а *Glasgow* и *Edinburgh Castle* продолжали следовать дальше и подошли к Fernando Noronha как раз, когда, *Orotava* входил в Сиерра-Леоне.

Пленные с *Hudson Maru* были высажены в Пернамбуко. От них удалось получить более точное описание неприятельского крейсера, а также и некоторую уверенность, что командир *Меве* собирается оперировать на путях следования пароходов из Ла-Платы, откуда шел главный поток мяса и зерна. Кроме того, судя по разговорам, происходившим между пленными и командой *Меве*, выяснилось, что командир последнего был совершенно сбит с толку отсутствием пароходов с теми грузами, которые он искал. Полученные сведения определенно говорили в пользу принятой системы „секретных путей" и не давали никаких оснований менять установленную дислокацию крейсеров, тем более, что район, в котором предполагалось присутствие *Меве*, уже находился под самым внимательным наблюдением.

2 февраля Дона Шлодиен ушел с торговых путей, ведущих к мысу Доброй Надежды и пошел в район своих прежних операций, к берегам Бразилии. Днем позже *Glasgow* и *Edinburgh Castle*, закончив поиск к N-у, повернули к S-у и пошли в Abrolhos Rocks, куда и прибыли 10 февраля.

„Дичь" в это время находилась в нескольких стах милях в стороне. Не встретив никого на путях к Кептоуну, командир *Меве* пошел в направлении на Тринидад. 11 февраля он встретился с *Гейером*, который с 19 января утопил только один пароход, и оба они пошли к острову, где предполагалось произвести погрузку угля. В лоции южно-американских вод этот остров описывается в следующих выражениях: „остров представляет собою нагромождение обрывистых скал, середина которых возвышается на 1950 фут над уровнем моря... весь берег совершенно неприступен и те-

чение настолько сильно, что почти невозможно где нибудь высадиться, не рискуя разбить шлюпки... дно у берега усеяно острыми коралловыми рифами... В 1700 году остров был взят Галлеем, впоследствии королевским астрономом; в 1781—англичане пытались образовать на нем селение, но неудачно; позже тоже самое хотели сделать бразильцы, но с тем же результатом". Подобное описание, конечно, говорило за то, что он необитаем, и командир *Меве* имел полное основание думать, „что только альбатросы, чайки и бакланы будут наблюдать за угольной погрузкой". Однако, к своему крайнему изумлению он увидел совершенно иную картину. Берега острова были покрыты домиками, а у самой воды виднелась масса купальных будок. Простояв несколько часов на выбранном им якорном месте, которое по его мнению было скрыто от жителей селения, он снова вышел в море. 15 февраля *Меве* находился в 300 милях от Abrolhos Rocks.

Вторично *Меве* шел прямо на встречу опасности. 12 февраля *Glasgow* вышел из Abrolhos Rocks и пошел в Рио-де-Жанейро, оставив для наблюдения за районами Rocks *Amethyst*'а и *Edinburgh Castle*, а южнее — *Orama*. Как Abrolhos Rocks, так Vicosa Reefs являлись угольными базами и их приходилось охранять.

Поэтому *Amethyst* до конца месяца оставался на якоре по близости от Vicosa Rocks. *Edinburgh Castle*, присоединившийся к *Amethyst*'у 9 февраля, оставался на якоре до 14 февраля. Затем вместе с угольщиками *Headcliffe* и *Dunclutha* он пошел на Ost-овые секретные пути и лег курсом, который вел его почти прямо на *Меве*.

Уничтожив 14 февраля *Гейера*, граф Дона начал крейсеровать в широте 20° S, удерживаясь приблизительно в 360 милях от континента. На этот раз он попал туда, куда хотел, т. е. на истинный путь следования пароходов, идущих из устья Ла-Платы, и сразу же убедился в том, что не ошибся в расчетах [1]).

16 февраля рано утром был потоплен п/х *Eddie*, но уже через несколько минут *Меве* вошел в соприкосновение *Edinburgh Castle* и его угольщиками. Однако, счастье снова оказалось на стороне Шлодиена. Случилось так, что в тот момент, когда с *Меве* заметили наши суда, последние производили маневр, который не мог не вызвать подозрений немцев. Не подозревая о присутствии противника, командир *Edinburgh Castle*'я кап. 2 р. Маршалл в 8 ч. 15 м. застопорил машины и послал на *Headcliffe* и *Dunclutha* вельбот со

---

[1]) 15 февраля был утоплен п/х *Brecknockshire*, в ночь с 15 на 16 февраля франц. п/х *Prince*, а утром 16 февраля п/х *Eddie*.

свежей провизией. Заметив, стоявший на месте большой двухтрубный пароход и подходящий к нему другой меньший, командир *Мевe* сразу почувствовал опасность и приближался к нему с осторожностью. Когда же он увидел на одном из судов сигнальные флаги, то сразу понял в чем дело и немедленно, самым полным ходом, бросился уходить. Повидимому, *Мевe* дымил очень мало, так как наши суда заметили его только в 10 ч. 30 м. у., когда с марса *Headcliff* дали знать о появлении какого то судна в Ost-овой части горизонта. Вначале он едва вырисовывался и не вызывал подозрений, но, когда *Edinburgh Castle* несколько сблизился с *Мевe*, то было видно, как последний круто повернул на 16 R и пошел на NO.

Командиру *Edinburgh Castle*'я не составило труда правильно оценить обстановку; не теряя минуты он начал погоню. *Мевe* находился приблизительно в 12 милях впереди и с первых моментов погони стало очевидным, что *Edinburgh Castle* никогда его не догонит.

До полдня наши суда не отставали от *Мевe*, но машины *Edinburgh Castle* давно требовали переборки, днище обросло ракушками и он не развивал даже 14 узлов. Около часа дня противник начал заметно уходить вперед и в 2 ч. 40 м. кап. 1 р. Маршалл прекратил погоню и повернул вправо, чтобы осмотреть показавшийся от NO-а ливерпульский пароход *Hermione* [1]).

С этого момента *Мевe* исчез окончательно. Когда сведения о последней встрече с ним дошли до коммодора Обри-Смита, он находился на *Glasgow*. Последний нес дозор на торговых путях из Ла-Платы и был в это время в 300 милях от Abrolhos Rocks. *Macedonia* и *Orama* крейсеровали ближе к Ла-Плате, а *Amethyst* стоял на охране базы в Vicosa Reef. Принимая в соображение курс, которым ушел *Мевe*, Обри Смит думал, что он подошел к Ла-Плате, и решил спуститься на *Glasgow* южнее, а *Orama* послать в N-ом направлении. Но *Мевe* уже заканчивал свои операции и, направляясь в Германию, поднимался к северу. На обратном пути он потопил в середине Атлантического океана шесть британских судов. В первых числах марта Шлодиен прошел через западный конец района, охранявшегося крейсерами адм. Шепперда, но на этот раз ему не грозила опасность встретиться с ними. С 16 февраля ни командующий 9-ой эскадрой, ни Адмиралтейство совершенно не имели сведений о движении *Мевe* и никаких специальных походов для его поимки не предпринималось до 9-го марта, когда адм. Шеппард с *King Alfred*'ом и *Sutlej* вышел в поиск к острову

---

[1]) Поворот в сторону *Hermione* был неверно истолкован Дона-Шлодиеном, который считал, что *Hermione* был принят за *Мевe*.

Вознесения. Все остальные крейсера 9 эскадры были заняты конвоированием пароходов, так как войска и грузы, шедшие в Англию из Австралии и восточной Африки, направлялись вокруг мыса Доброй Надежды. Южный отряд Обри-Смита был разделен на две группы. Одну группу Смит держал у устья Ла-Платы, а другую на секретных торговых путях между 25 параллелью южной широты и экватором. Все эти распоряжения фактически не коснулись *Меве*. 12 марта граф Дона находился где то на широте Лиссабона, возвращаясь в германские воды.

Леопард.

Германское морское командование очевидно решило, что нападение на британские океанские торговые пути должно продолжаться.

Перед возвращением *Меве* (22 марта) в крейсерско-набеговые операции отправилось еще одно судно. На этот раз в роли крейсера выступил, захваченный *Меве* английский пароход *Yarrowdale*, переименованный в *Леопарда* и вооруженный двенадцатью орудиями и двумя торпедными аппаратами. Фамилия его командира и полученные им инструкции остались для нас неизвестными.

Адмиралтейство располагало кой-какими сведениями о намерениях немцев и отдало распоряжение главнокомандующему Гранд-Флитом усилить состав 10 крейсерской эскадры и тщательно следить за побережьем Норвегии. Адм. Битти немедленно выслал два крейсера и два вооруженных парохода-досмотрщика (boarding steamer) занять дозор к северу от Шетландских островов вдоль меридиана 1° W и выделил 4-ую эскадру легких крейсеров с 4 миноносцами для наблюдения за норвежским побережьем между фиордами Nord и Sogne. Обе группы возвратились 14 марта, не обнаружив ничего. Вторично в дозор они не высылались и в скором времени были поглощены другими обязанностями. Надо думать, что *Меве* проскочил в Германию между 20 и 21 марта, пройдя именно через тот самый район, который перед тем стерегли крейсера 4-ой эскадры.

Леопард оказался не столь счастливым, как его предшественник, но, чтобы понять причины его неудачи при прорыве в Атлантический океан, читатель должен ознакомиться с теми мероприятиями, которые были предприняты для закрытия выходов из Северного моря.

В марте 1916 года адм. Джеллико усилил северный патруль (10-ой крейсерская эскадра) из состава трех крейсерских эскадр Гранд-Флита. Он хотел постоянно держать один крейсер на меридиане Шетландских островов, между 63 и 65 параллелями, так как был убежден, что в случае про-

рыва неприятельских вспомогательных крейсеров они непременно пересекут эту линию при выходе из Германии, или возвращаясь обратно. Выделенные Гранд-Флитом крейсера с течением времени образовали дополнительный к 10 эскадре дозорный (западный) отряд. Сначала в дозор ходили крейсера из 2-ой, 3-ей и 7-ой эскадр, а затем эта обязанность легла исключительно на 2-ю эскадру. В марте 1916 года предполагалось держать в дозоре один крейсер и при нем один вооруженный пароход, год же спустя это число утроилось.

Приказом от 11 марта 1917 года, командующий второй эскадрой легких крейсеров адм. Фриментль объявил, что впредь до распоряжения линия дозора, проходящая к N-у от Шетландских островов, будет заниматься кр. *Achilles* с п/х *Dundee*, кр. *Minotaur* с п/х *Royal Scot* и кр. *Edinburgh* с п/х *Fiona*. Назначенные суда вышли в указанные сроки из Swarbacks Minn и неделя прошла без каких бы то ни было событий. 16 марта за сутки до смены *Achilles* и *Dundee* находились у северного конца дозорной линии. Погода стояла исключительно холодная, мрачная и пасмурная. Небо было покрыто свинцовыми быстро несущимися тучами. Дул свежий зюйд и то налетали сильные шквалы со снегом, то шквалы ледяного дождя. Около полдня к Ost-у от *Achilles* показался пароход. Появление его никого не удивило, пароходы приходили и осматривались здесь ежедневно.

Командир *Achilles*'а кап. 1 р. Лейк повернул к Ost-у и приказал *Dundee* следовать за ним. Замеченный пароход шел быстро, так как *Achilles*, развивавший сначала 15, а затем 18 узлов, сблизился с ним только около часу дня.

На поднятый сигнал остановиться пароход немедленно застопорил машину, а затем исполнил и второе приказание— идти навстречу к отставшему *Dundee*.

Затем командир *Achilles*'а приказал командиру *Dundee* кап. 2 р. Дей спустить шлюпку и осмотреть пароход. На пароходе развевался норвежский флаг, назывался он *Rena*; и хотя судно такого наименования имелось в списках „Ллойд регистра", но Дей почувствовал, что дело неладно. Буква N была почему то накрашена вверх ногами и пароход был несомненно большего водоизмещения, чем то, которое было показано в регистре. Кроме того Дей обратил внимание, что на пароходе не было радио-телеграфа и все деревянные надстройки на верхней палубе отсутствовали. Своими наблюдениями он поделился со старшим помощником лейт. Лоусон, говоря, что норвежец наверное замаскированный крейсер. Лоусон тотчас предложил свои услуги для осмотра. Без четверти три шлюпка отвалила и скрылась за подветренным бортом *Rena*. В ожидании сообщения Лоусона командир *Dundee* начал маневрировать с расчетом держаться

на наветренной раковине парохода, чтобы в случае надобности открыть по нему огонь из своих 4" орудий. Если его подозрения были правильны, то он находился в очень опасном положении. Залп батареи немецкого судна мгновенно пустил бы его ко дну и необходимо было не оставаться у парохода на траверзе. Дей поэтому медленно „подвинчивал" машиной и через несколько минут заметил, что *Rena* делает то же самое, стараясь помешать его намерениям.

В 3 ч. 40 м., т. е. почти через час после отправления лейт. Лоусона, норвежский флаг, накрашенный на борту *Rena* с треском полетел в воду. Дей открыл огонь. Одновременно две торпеды чуть не вплотную прошли за кормой *Dundee*. *Achilles* находился в 4-х милях на ONO и положение *Dundee* было, конечно, крайне опасное.

Немецкий крейсер начал уходить. Дей пересек струю немца и начал поражать его залпами из своих 4 дюймовок; дистанция была незначительная и каждый снаряд ложился отлично. Через несколько минут противник окутался дымом и паром. Затем он положил руля и повернул вправо. Дей тотчас положил лево на борт, чтобы привести неприятеля за корму. К окончанию поворота *Dundee* выпустил свыше 40 снарядов. Пожар на немецком крейсере разгорался, громаднейшие облака дыма быстро неслись по ветру в сторону *Achilles*'а который в этот момент тоже открыл огонь. Командир *Dundee* увеличил дистанцию насколько мог и самоотверженно решил, что он должен во что бы то ни стало не мешать стрельбе *Achilles*'а. Поэтому он повернул прямо на него вдоль пелены несущегося дыма. Противник воспользовался этим и дал по нему залп всем бортом, но по счастью не попал. Через несколько минут *Dundee* уже находился под защитой нестреляющего борта *Achilles*'а.

Старший артиллерист *Achilles*'а пристрелялся почти мгновенно. Судьба *Леопарда* была решена. Он настолько покрылся дымом, что временами комендоры *Achilles*'а оказывались вынужденными прекращать стрельбу, не видя цели. Немцы дрались геройски, почти целый час выдерживая страшный огонь. С *Achilles*'а, было видно, с какой силой бушевал на нем пожар. Когда *Леопард* начал тонуть вся его носовая часть накалилась докрасна, и многим казалось даже, что металл плавится, но немцы не выказывали никаких признаков желания сдаться. Как на *Achilles*'е, так и на *Dundee* считали, что *Леопард* дрался, не спустив норвежского флага, но в пылу боя легко можно было и ошибиться в этом отношении. Во всяком случае трудно допустить, чтобы люди, так доблестно положившие свою жизнь, пожелали сражаться под иностранным флагом. В 4 ч. 30 м. *Леопард* затонул. Спасенных не было. Лейт. Лаусон и его команда тоже по-

гибли. Отправляясь для осмотра парохода, они знали, чем они рискуют, и конечно не думали о собственной безопасности.

Зееадлер.

В течение шести последующих дней ни из одного из портов не поступало сведений, чтобы какие либо торговые суда не пришли в срок к месту назначения. Но уже 22 марта выяснилось, что с уничтожением *Леопарда* наши затруднения далеко не кончились. Прибывший из Южной Америки нейтральный пароход сообщил, что 25 февраля он был остановлен вооруженным парусником с вспомогательным моторным двигателем.

Новый немецкий крейсер назывался *Зееадлер* и командовал им кап. 2 р. граф Феликс фон-Люкнер [1]).

Первое известие об операциях *Зееадлера* достигло Англии спустя три месяца после его выхода из Германии, когда он уже успел захватить и уничтожить целый ряд судов.

Описание крейсерства *Зееадлера* заслуживает внимания по двум причинам: подготовка к нему и выполнение всех операций являются образцовыми, а поведение его командира, этого в полном смысле слова „рыцаря моря“—не может не вызывать нашего искреннего восхищения.

Карьера Люкнера протекала далеко не обычным порядком. Его первые шаги на море начались в кругосветном плавании в роли юнги на парусном судне. Выдержав экзамен на капитана дальнего плавания, он затем при содействие своих влиятельных родственников был зачислен в военный флот. Прослужив некоторое время на линейном корабле *Кронпринц*, на котором он участвовал в Ютландском бою, Люкнер был переведен на *Меве*, где проплавал под командой Дона-Шлодиена до конца осени 1916 года.

Германское морское командование, повидимому, учло прежнюю службу Люкнера, т. к. когда в 1916 году началась разработка крейсерско-набеговых операций, то Люкнер был потребован в Берлин, где ему предложили вступить в командование захваченным американским парусником *Pass-of-Balmaha*, оборудовать его в Геестемюнде под вспомогательный крейсер и по окончании работ прорваться в океан. Возложенное на него поручение Люкнер выполнил с исключительной предусмотрительностью и весьма искусно. На паруснике был установлен моторный двигатель в тысячу сил, устроены систерны для нефти на 480 тонн и большие систерны для питьевой воды. Все междупалубное пространство Люкнер обратил в помещение для будущих пленных,

---

[1]) Graf Felix von Luckner. «Seeteufel».

заготовив соответствующее количество подвесных коек и постельного белья. На нижней палубе были устроены трехместные каюты для пленных офицеров, а также библиотека с богатым выбором английских и французских книг. Люкнер пересмотрел какие только мог списки и описания коммерческих судов всего мира и выяснил, что *Pass-of-Balmaha* чрезвычайно похож на норвежский парусник *Maletta*, ходивший до войны из Копенгагена в Мельбурн. Поэтому *Зеeадлер* был замаскирован по возможности под *Malett*'у, но назвал его Люкнер *Ирмой*. Весь комплект необходимых судовых бумаг был приготовлен на имя норвежского парусника *Ирма*, следующего с грузом леса в Мельбурн. Все находящиеся на верхней палубе вспомогательные механизмы и приборы как брашпиль, лебедки, штурвал, компас и даже барометры, термометры и т. п. мелочи имели на себе фабричные марки различных норвежских фирм. Стены кубрика были увешаны литографиями с открытыми письмами и видами Норвегии и картинками из иллюстрированных норвежских еженедельников.

Затем со всего германского флота были собраны матросы, говорящие по норвежски. Таких нашлось 23 человека. Из них Люкнер отобрал несколько человек, назначив каждому вымышленную фамилию и место рождения, и заставил их выучить по путеводителю Бедекера подробное описание тех городов Норвегии, в которых они якобы родились, и твердо запомнить названия улиц и примечательных мест и зданий. Кроме того каждый „норвежец“ получил для хранения в сундучке по пачке писем от родных, знакомых, невест и любовниц, составленных каким то знатоком норвежского языка и написанных 20-ю различными почерками.

Помимо писем матросы *Зеeадлера* были снабжены также фотографическими карточками их несуществующих родителей, детей, родственников и знакомых. Как это обычно бывает, на всех карточках имелись оттиснутые фамилии фотографов с указанием их адресов в различных городах Норвегии.

Каждого матроса Люкнер подверг строгому экзамену, чтобы убедиться, насколько хорошо он знает всех своих родных и близких, сколько им лет, где они служат и чем занимаются, а также насколько он усвоил содержание полученных писем и не проговорится ли он при допросе.

Все мельчайшие подробности были предусмотрены. Так, напр., „норвежцы“ должны были твердо помнить, что если при допросе в декабре кто либо из них показал, что его ребенку 10 месяцев, то в случае такого же допроса в марте надлежало прибавить соответствующее количество месяцев. Одним словом, не было позабыто ничего, что могло бы помешать маскараду. Офицеры *Зеeадлера* были взяты не из

военного флота, а из коммерческого, но это обстоятельство не помешало им образовать вместе с командиром, человеком совершенно другого общества, самую тесную семью.

Показания многочисленных пленных, захваченных *Зееадлером*, как англичан, так и французов, единодушны в похвалах Люкнеру, который по их словам относился к ним самым лучшим образом и всегда держал себя с ними изысканно корректно.

21 декабря 1916 года, после продолжительного ожидания в Гельголандской бухте, *Зееадлер* вышел в море. Командир не сомневался, что ему не миновать осмотра английских крейсеров: если крейсера его заметят, ему не уйти от них, а не встретиться с ними он не мог, т. к. противные ветры наверное заставят его лавировать между Исландией и островами Faroes, а следовательно ему придется неоднократно пересекать их дозорную линию. Поэтому успех предприятия всецело зависел от маскировки как крейсера, так и команды. Чтобы довести маскировку до совершенства, один из команды, юноша, юнга со стройной женоподобной фигурой и нежным цветом лица, был переодет в женское платье, сшитое по мерке портнихой, и должен был играть роль жены капитана. При появлении английского офицера „жене“ предписывалось лежать на койке с подвязанной щекой и громко жаловаться на нестерпимую зубную боль. Вид страдающей женщины должен был расжалобить офицера и немцы надеялись, что он не будет слишком донимать допросом и осмотром судна и ограничится только проверкой судовых бумаг.

Вскоре после выхода *Зееадлер* встретил SW-ый шторм, которым его сильно отнесло к N-у. Когда ветер стих, то оказалось, что штормовые паруса, стоячий и бегучий такелаж настолько обледенели, что прибавить парусов невозможно, и Люкнер был вынужден спуститься на S. В первый день Рождества, на полпути расстояния между Исландией и островами Faeroe, *Зееадлер* встретился с английским вспомогательным крейсером. Команда, неговорящая по норвежски, укрылась в трюме, вооруженная винтовками, ручными гранатами и револьверами. Добросовестный осмотр, произведенный двумя офицерами английского крейсера, не обнаружил ничего подозрительного. Судовые бумаги *Зееадлер* были заготовлены до его захода к Гельголанду и дата их выдачи показывала, что парусник запаздывает. Но вахтенный журнал был написан заранее и из него явствовало, что *Зееадлер* стоял на якоре в одном из норвежских фиордов. На вопрос нашего офицера, чем вызвано это обстоятельство—Люкнер отвечал, что он получил предупреждение о выходе германских вспомогательных крейсеров и, опасаясь конфискации судна и груза, не желал с ними встречаться.

Ответ показался вполне удовлетворительным и офицер пошел садиться в стоящую у борта шлюпку.

Представление удалось на славу, но в последнюю минуту маскарад чуть было не открылся. Марселя обстенило и лежащий в дрейфе *Зееадлер* медленно уваливался под ветер; шлюпку прижимало к борту, гребцы не могли оттолкнуться и ее тащило под корму. Следивший за отъездом англичан Люкнер быстро сообразил, что через мгновение они заметят главную улику—гребной винт, которого парусник по судовым бумагам не имел, и истина обнаружится. Но такие люди, как Люкнер, не теряются. Он моментально, как бы случайно, спустил за борт конец троса и начал его дергать. Конец раскачивался над шлюпкой и сидящие в ней люди естественно смотрели вверх, чтобы уклониться от удара. Внимание от поверхности воды было отвлечено, винта никто не заметил.

Как только английский крейсер скрылся, груз леса был выброшен за борт и *Зееадлер* поднял военный флаг [1]).

Направляясь на юг, он вскоре встретил попутный ветер и через три недели пришел в район Rocas, захватив на пути английские пароходы *Gladys Royal* и *Lundy Islands*. Курс *Зееадлера* проходил к W-у от Канарских островов, где то между 25 и 30 меридианами. В район Мадера—острова Зеленого Мыса он прошел никем не обнаруженный между 9 и 10 января.

Такая удача показывает, насколько изменились за последние 12 месяцев условия войны в Атлантическом океане. Год тому назад *Меве* буквально чудом избежал в этом районе встречи с крейсерами 9-й эскадры и, если бы условия остались прежними, т. е. если эскадра адм. Шепперда продолжала нести дозор между Мадерой и Канарскими островами, а *Higflyer*, как и раньше, наблюдал за торговыми путями у островов Зеленого Мыса, то никакой парусник, спускающийся на S, не мог бы проскользнуть незамеченным. Район Мадера—острова Зеленого Мыса *Зееадлер* проходил восемь суток и в том или ином пункте этого района он был бы непременно обнаружен. Но к этому времени подводная кампания немцев привела к невозможности держать 9-ую эскадру на старом месте и вся наша система дозорной службы в центральной части Атлантического океана была ослаблена. В октября 1916 года германская лодка *U-53* под командой кап. лейт. Розе появилась у американского побережья и утопила несколько пароходов у пловучего маяка Nantucket. Район Мадера—Канарские острова оказался досягаемым

---

[1]) Так описывается этот случай в книге Люкнера. Проверить все детали его рассказа не удалось, но, повидимому, он встретился с нашим вспомогательным крейсером *Patia*.

для немецких „*U*“. Затем 3 декабря был подвергнут бомбардировке город Фунчал. Сами по себе эти факты не заставили бы нас снять дозор, но они чрезвычайно осложняли дело дозорной службы. Крейсера не могли более держаться в море малым ходом и грузиться углем на открытых якорных стоянках. Погрузка угля, а также прием пресной воды и провизии могли производиться теперь только в Сиерра-Леоне или в Дакаре. Кроме того на долю 9-ой крейсерской эскадры выпала дополнительная задача, лишавшая ее возможности поддерживать непрерывный дозор в районе Мадера—Канарские острова. В декабре 1916 года состоялось решение не посылать войсковых транспортов из Австралии, Индии и Новой Зеландии через Суэцкий канал, а направлять их вокруг мыса Доброй Надежды, в результате чего 9-ой эскадре приходилось конвоировать от мыса Доброй Надежды до устья Английского Канала все транспорты, шедшие с австралийскими и ново-зеландскими пополнениями для армии. Транспорты следовали беспрерывно и новая задача, возложенная на 9-ую эскадру, фактически почти что поглотила ее прежние обязанности.

Вот почему граф Люкнер смог беспрепятственно проскользнуть куда хотел. 21 января он пришел к N-у от St. Paul Rocks и захватил там французский парусный барк *Charles Gounod*. После этого он на неделю спустился на юг. и, потопив 28 января английскую шхуну *Perce*, пошел на NW. В течение шести последующих недель он оперировал в районе длиною в 360 миль и шириною 180 миль, границы которого отстояли на 210 и 550 миль к NW-у от St. Paul Rocks. Наши крейсера держались южнее. Опасность *Зеeадлеру* здесь не грозила и мы не будем описывать их движения за этот период. Со дня прихода к St. Paul Rocks 21 января и до момента ухода, т. е. до 21 марта, Люкнер захватил 9 призов и взял 260 человек пленных. Большинство захваченных судов были парусники; среди них находился английский парусник *Pinmore*, на котором много лет тому назад Люкнер плавал матросом кругом света под фамилией Людике. Он сам отправился на *Pinmore*, побывал в знакомом ему кубрике, осмотрел капитанский салон, и затем, заметив вырезанные им когда то на штурвале буквы „F. v. L.“, растрогался и выразил свое крайнее сожаление, что должен утопить судно, связанное с воспоминанием его ранней молодости [1]). 21 марта Люкнер захватил француз-

[1]) После своего собственного пленения и перед отправкой по заключении мира в Германию, Люкнер показал морскому представителю Ново-Зеландского правительства кап. 1 р. Томсону, что он лично привел *Pinmore* в Рио. От подписания своих показаний, данных бразильским властям, он отказался, сославшись на то, что у него сломана правая рука, которую он предварительно положил в лубки и забинтовал. Приняв провизию и собрав какие

ский парусник *Cambronne*, шедший с грузом нитратов из Чили во Францию, и пересадил на него всех пленных. С целью замедлить приход *Cambronne* в Рио-де-Жанейро и оттянуть момент тревоги он приказал спилить на паруснике бушприт и брам-стеньги. Капитаном *Cambronne* Люкнер назначил капитаиа *Pinmore*'а Мюллена. Пленные расстались с командиром *Зееадлера* в полном смысле слова друзьями, провожая громкими криками „ура“ уходивший немецкий крейсер. Повидимому, Люкнер не опасался со стороны пленных каких-либо согласованных выступлений в виду слишком разноплеменного их состава и предоставлял им полную свободу. Кроме того он всегда старался развлекать пленных и предоставлял им все те удобства, какие только мог. Его любезность доходила до того, что он даже приказывал судовому оркестру играть те или иные популярные и модные в Англии песенки и мотивы.

О новом прорыве в океан какого-то вспомогательного немецкого крейсера в Адмиралтействе стало известно в день пересадки пленных на *Cambronne*, при чем по полученным сведениям крейсер в последний раз был замечен 25 февраля в 420 милях на NW от St. Paul Rocks.

30 марта *Cambronne* прибыл в Рио-де-Жанейро, и на следующий день в Лондоне была получена оттуда телеграмма от нашего посольства с подробными показаниями пленных. *Cambronne* расстался с *Зееадлером* 22 марта, т. е. девять дней тому назад. Однако, нельзя сказать, чтобы Люкнер имел много времени в своем распоряжении, чтобы скрыться. От пленных стало известным, что немцы постоянно держали в штурманской рубке карты района мыса Горна, и это обстоятельство до известной степени раскрывало их планы. В это время на западном побережьи Южной Америки находилось семь наших крейсеров. Из них *Lancaster* и *Otranto* стояли в Перу, в San Nicolas, *Orbita* в Mejillones, а *Avoca* в северной части Британской Колумбии. 1 апреля *Lancaster*, *Opbita* и *Otranto* получили приказание выйти в море и спуститься на юг, чтобы перехватить замаскированный немецкий крейсер.

Когда наши крейсера вышли в море и попали, так сказать, в струю *Зееадлера*, Люкнер находился в середине Атлантического океана на меридиане Буэнос-Айреса. Таким обра-

---

можно было сведения о местонахождении британских крейсеров, он вышел в море и в условленному рандеву присоединился к *Зееадлеру*. Однако, весь этот рассказ мало вероятен и в своей книге Люкнер ничего не упоминает о приходе *Pinmore*'а в Рио. Правда, мы не располагаем показаниями самого капитана *Pinmore* Мюллена, но никто из пленных, побывавших на *Зееадлере*, ни на одном из опросов никогда не упоминал ничего похожего на рассказ Люкнера. Сам по себе факт прихода *Pinmore* в Рио не представляет ничего невероятного, но вернее всего, что Люкнер не мог удержаться от удовольствия убедить своих победителей в том, что он лишний раз их одурачил.

зом, ему предстояло пройти под парусами почти столько же, сколько его преследователям под парами, но перед ним стояла еще другая трудная задача—обогнуть мыс Горн в чрезвычайно неблагоприятное время года. Крейсера имели все шансы придти своевременно в нужную точку, однако далеко нельзя было ручаться, что в штормовую погоду при дурной видимости одинокий парусник не проскочит незамеченным.

5 апреля Адмиралтейство отправило дополнительные указания крейсерам, при чем *Orbita* и *Otranto* предписывалось совместно с угольщиком *Finisterre* держаться в дозоре на линии, проходящей на N и S от мыса Горна, а *Lancaster*'у полным ходом следовать на S. Благодаря свежему попутному ветру *Зееадлер* сначала сильно выскочил вперед. Наши крейсера не смогли одновременно выйти на юг: 13 марта, когда *Зееадлер* уже находился в расстоянии суточного перехода от островов Staten, *Orbita* еще не достиг широты Магелланова пролива, *Otranto* находился в расстоянии полусуточного перехода от бухты Darwin'а *Lancaster* между Вальпарайзо и Coquimbo. На следующий день ветер зашел и *Зееадлер* почти не продвинулся вперед. *Orbita* же давал все время 14 узлов и в полдень 14 марта ему оставалось до мыса Горна только несколько десятков миль. Согласно инструкций Адмиралтейства *Orbita* должен был здесь держаться в дозоре, но командир поступил иначе. Или он не получил телеграммы из Адмиралтейства, или же ему были даны старшим из командиров какие то другие приказания. Вопрос этот выяснить нам не удалось. У мыса Горна *Orbita* не остался, а пошел дальше и в полдень 15 марта прошел острова Staten, проложив курс на N. К этому времени *Зееадлер* уже находился в стороне от *Orbita*. Штормовая погода и противные ветры заставили Люкнера в течение 14 марта продержаться на правом галсе S-ым курсом и его полуденное место 15 марта отстояло на 200 миль на SSO от *Orbita*. Ближайший за *Orbita* крейсер *Otranto* находился в расстоянии суточного перехода на S от бухты Darwin и все еще к N-у от 50 параллели. Если бы *Зееадлеру* удалось ненадолго получить попутный ветер, который иногда, хотя и очень редко, встречают у м. Горна парусники, следующие на W, ему удалось бы опередить *Otranto* и *Lancaster*'а. Но ветер в течение двух следующих дней продолжал дуть от NW-а и заставлял его идти на S. 16 марта ветер оставался прежний, однако, *Зееадлер* лавировал успешно и в полдень 16 марта прошел меридиан м. Горна приблизительно в 120 милях южнее его. *Otranto* только что прибыл в бухту Orange, а *Orbita* держался в дозоре у восточного входа в Магелланов пролив.

Разбирая подробности плавания в эти дни *Зееадлера* и наших крейсеров, мы сталкиваемся с обстоятельствами, объяснить которые чрезвычайно трудно. На карте, приложенной к книге Люкнера, указано, что 18 марта он видел английский крейсер, а в тексте книги (стр. 196) говорится, что крейсер был замечен 24 марта. Допуская совершенно неизбежные неточности, которые непременно будут иметь место при нанесении на карту мелкого масштаба курсов *Зееадлера*, все-таки не выходит, чтобы 18 марта он прошел даже в 80 милях от ближайшего к нему крейсера *Otranto*. Что же касается 25 марта, то в этот день расстояние между *Зееадлером* и нашими крейсерами исчислялось сотнями миль. Если сопоставить курсы немецкого крейсера с курсами *Orbita* и *Otranto*, то будет видно, что *Зееадлер*, идя в S-ом направлении, проскользнул мимо них между полднем 17 марта и полднем 18 марта в то время, как *Otranto* держался в дозоре на линии, проходящей в 30 милях южнее м. Горна. Поэтому трудно себе представить, чтобы противники могли видеть друг друга. Единственное объяснение непонятного утверждения Люкнера сводится к следующему: весь день 18 марта дуло от WSW; если лавируя Люкнер долго держался одним галсом к N-у, вперед смотрящий на марсе мог в момент, когда горизонт ненадолго очищался, заметить в северном направлении *Otranto*. Это по крайней мере соответствует словам Люкнера, что он немедлено положил право руля, чтобы уйти от показавшегося судна. Если же он действительно сблизился с нашим крейсером настолько, насколько он думает, то своим спасением он обязан какому-то исключительному счастью. Парусный корабль даже и под штормовыми парусами всегда откроется раньше, чем паровое судно, и раз он видел наш крейсер—невозможно понять, почему тот не видел его.

Итак, 19 марта *Зееадлер* благополучно миновал английские крейсера, а к 21 марта настолько прошел на W, что смог лечь N-ым курсом. По сообщению сомнительного характера, 23 марта он прошел в виду Вальпарайзо, затем на долгое время всякие сведения о нем прекратились [1]).

28 апреля стоящий в Эскимольте крейсер *Avoca* получил приказание осмотреть о-ва Галапагос. Приказание было выполнено между 14 и 16 мая, но закончилось безрезультатно. Достигнув 35 параллели, Люкнер повернул на NW и пошел в центральную часть Тихого океана.

До этого момента счастье, которое он вполне заслуживал, его не оставляло, но теперь его звезда начала меркнуть. 8 июня *Зееадлер* пересек экватор в долготе 150°. Курс

---

[1]) Сообщение безусловно было не верно. *Зееадлер* прошел на N вдоль 80 меридиана и только достигнув широты Talcahuano повернул на NW.

немецкого крейсера проходил вне оживленных торговых путей, но многие американские шхуны ведут торговлю в этих водах, и Люкнер решил за ними поохотиться. Однако, в течение пяти недель он захватил только три шхуны. К этому времени судовой врач заявил, что у команды появились признаки цынги и *Зееадлер* повернул на S. 28 июля он стал на якорь у пустынного о-ва Мореһа, покрытого кокосовыми деревьями и отличающегося изобилием черепах. Вход в лагуну оказался настолько узким и трудно проходимым, что Люкнер не решился входит во внутрь, а отдал якоря снаружи. Команда съехала на берег и устроилась лагерем. Три дня люди отдыхали и набирались сил, но затем 2 августа произошла катастрофа. Совершенно неожиданно, едва ли не мгновенно, море разбушевалось и через несколько минут *Зееадлер* оказался среди стоящих стеной громаднейших волн. Раньше чем успели пустить в ход мотор, якорные канаты лопнули. *Зееадлер* был выброшен на коралловые рифы и окончательно разбит.

Люкнер встретил несчастье с присущим ему хладнокровием и энергией. Две судовые шлюпки были спасены, а также провизия и винтовки. Парусина и рангоут перетащены на берег и из них устроено сносное помещение для команды. Через три недели после кораблекрушения, командир *Зееадлера* с тремя офицерами и двумя матросами с запасом ручных гранат, винтовок и патронов вышел в океан на одной из своих открытых 20 футовых шлюпок с твердым намерением захватить какую нибудь большую шхуну и вернуться обратно с тем, чтобы затем возобновить крейсерство. Но счастье перестало ему улыбаться. Дойдя до о. Atiu в группе островов Кука, он высадился и, убедив местного резидента, что он и его офицеры американцы голландского происхождения, получил от него пресную воду и свежие фрукты. Затем они направились на W и добрались до Aituaki. Здесь население оказалось менее любезным и туземцы громко требовали ареста незнакомцев. Резидент колебался, но в конце концов их отпустил, так как Люкнер привел резидента к своей шлюпке и показал ему гранаты и винтовки. Резидент же вооруженной силы не имел.

21 сентября, изнемогая от усталости и лишений, немцы прибыли в Wakaya (группа о-вов Фиджи), где их инкогнито было раскрыто одним местным купцом метисом. Полиции было приказано за ними следить и через сутки они были арестованы. При аресте Люкнер не оказал сопротивления, не рискуя это делать не будучи одетым в военную форму. За время своего 24 часового пребывания в Wakaya он уже успел вступить в дружеские отношения с капитаном большой шхуны, стоящей на якоре.

Сначала Люкнера и его спутников посадили в обыкновенную тюрьму в Suva, но затем переправили в Новую Зеландию. Здесь он пользовался почти полной свободой, проживая на острове Motuihi совместно с другими немецкими пленными, доставленными с о. Самоа. Как и следовало ожидать, он очень скоро начал играть среди них первенствующую роль и без труда склонил собранную им группу к побегу.

Тщательно разработав подробный план действий, Люкнер захватил принадлежавший коменданту моторный катер и добрался на нем со своими людьми на о. Red Mercury. Через несколько дней, когда мимо острова проходили две небольших парусных шхуны, Люкнер взял одну из них на абордаж и пришел на острова Kermadec. Там его настиг высланный в погоню ново-зеландским правительством кабельный пароход *Iris*. После этого Люкнер был подвергнут суровому тюремному режиму, но до последнего дня не терял надежды убежать. Ко дню заключения перемирия у него уже было готов новый план бегства.

Той части экипажа *Зееадлера*, которая осталась на о. Мореhа тоже не посчастливилось. Старший из его офицеров лейт. Клинг так же, как и Люкнер, вышел на шлюпке в океан и ему удалось захватить французскую шхуну, на которой он дошел до о. Пасхи. Но дальше он не двинулся и был вместе со своей командой доставлен чилийским крейсером в Чили, где после длительной дипломатической переписки их интернировали.

Об операции *Зееадлера* в центральной части Тихого океана никаких сведений до нас не дошло и с конца марта и до начала сентября Адмиралтейство не знало о нем ничего определенного. Активные поиски *Зееадлера* прекратились и крейсера разошлись для охраны торговых путей. Вступление в войну Америки значительно облегчило нам эту задачу. В конце июня в Рио-де-Жанейро прибыло четыре американских броненосных крейсера, вслед за чем был установлен англо-американский дозор в районе Fernando-Noronha—Ла-Плата. Бразильское правительство не замедлило последовать примеру С. Ш. и в апреле прервало дипломатические сношения с Германией. В июле мы получили уведомление, что бразильский флот будет вести дозор побережия от Рио-Гранде до Guianas. Все это значительно укрепляло наше господство на южно-американских торговых путях, но новые крейсерские силы не предполагали оперировать к N-у и NW-у от Rocas, т. е. там, где так удачно действовал в 1914 году *Карлсруэ*, где затем Дона-Шлодиен и Люкнер захватили больше всего призов. В нашей системе охраны торговых путей несомненно были «прорехи» и одной из таких «прорех» являлся район Rocas. В начале июля в Рио-

де-Жанейро пришел французский крейсер *Marseillaise* и командир его на совещании с командующим американской эскадрой указал, что при существующей дислокации чрезвычайно важный район судоходства, неоднократно подвергавшийся нападению, остается беззащитным.

В отношении наших операций по защите торговых путей на западном побережьи Америки вступление в войну Соединенных Штатов не повлияло вовсе. В помощь английской эскадре, находившейся в водах Чили, Вашингтонское правительство никого не послало.

8 мая, когда более или менее определенно выяснилось, что неприятельский вспомогательный крейсер или пошел в Германию, или обогнув мыс Горн, проскочил в Тихий океан, командир *Lancaster*'а прислал телеграмму с предложением использовать *Otranto* и *Orbita* на торговых путях вместо того, чтобы держать их у м. Горна, где длинные ночи и дурная видимость дадут противнику много шансов пройти незамеченным. В ответ на эту телеграмму последовало приказание Адмиралтейства временно держать оба крейсера южнее Вальпарайзо. Вместе с тем сообщалось, что в случае появления противника севернее, между Панамой и Iquique, будут высланы суда через Панамской канал. Однако, Адмиралтейство дало разрешение держать у северных берегов Чили крейсер *Avoca*.

По получении инструкций *Orbita* и *Otranto* оставили м. Горн и дозор был установлен к югу от Вальпарайзо: один крейсер беспрерывно держался между заливом Penas и Ancud, а второй — на южном конце дозорной линии, изредка заглядывая в Valdivia, Коронель и Вальпарайзо. Такая дислокация естественно вызывала некоторые опасения начальника отряда, командира крейсера *Lancaster*, в отношении торговых путей из портов Перу, остававшихся без всякой защиты. Месяц спустя он прислал следующую телеграмму: „Если появится неприятельский крейсер, центром его внимания будет или район вблизи от Iquique, по которому идут пароходы с нитратами, или же торговые пути в районе Св. Елены, Эквадора и Панамского залива. В качестве базы он использует о-ва Галапагос. Считаю необходимым, чтобы один крейсер постоянно находился поблизости от одного из этих пунктов. Судоходство южнее Вальпарайзо ничтожно, но неприятельский крейсер, огибающий м. Горн, прежде чем подыматься к N-у, может использовать якорную стоянку в Chonos для мелкого ремонта и погрузок. Поэтому я рекомендую, чтобы один из наших крейсеров держался между заливом Penas и Coquimbo, второй между Каллао и Панамой, а третий между Вальпарайзо и Каллао, с тем, чтобы он периодически осматривал о-ва Галапагос“.

На это предложение командира *Lancaster*'а согласия не последовало и Адмиралтейство предписало не менять существующей дислокации. Дальнейших поисков *Зееадлера* не последовало. 24 сентября поступили сведении о задержании в Wakaya двух германских флотских офицеров и четырех матросов; но так как накануне стало известно о заходе в Aiŭuaki подозрительной шлюпки, то не могло быть никаких сомнений, что оба сообщения касаются одного и того же предмета. Было совершенно очевидно, что *Зееадлер* должен находиться где то к Ost'у от островов Фиджи. Однако, только пять дней спустя из показаний пленных немцев выяснилось, где именно покончил свои дни *Зееадлер.*

С 7 декабря 1916 г., когда от капитана парохода *Samland* впервые стало известным о появлении неприятельского крейсера в Атлантическом океане, прошло не мало времени раньше, чем Адмиралтейство получило какие либо сведения, могущие пролить некоторый свет на его операции. Поэтому 3 января, т. е. когда сведения о *Зееадлере* имели уже месячную давность, Адмиралтейство предупредило командующих Китайской и Ост-Индской станций, что не исключается возможность нападения прорвавшегося противника на торговые пути Индийского океана.

Командующий китайской станцией адм. Грант отвечал, что им принимаются все меры по охране судоходства и, в частности, портов Бенгальского залива, но что он не имеет в своем распоряжении достаточных средств для охраны пути между Австралией и Коломбо. На этих мерах надлежит остановиться подробно, так как в момент отправления телеграммы Адмиралтейства немецкий крейсер фактически находился на пути в Индийский океан и, следовательно, действительность принятых мер находилась накануне проверки на практике.

В июне 1916 года в Коломбо состоялось совещание между командующим Ост-Индской станцией адм. Веймиссом и адм. Грантом. Под влиянием последних операций *Мевe* оба адмирала вполне сознавали насущную потребность охраны торговых путей от набегов надводных неприятельских судов и разработали соответствующий план соединенных действий. В основном план сводился к тому же, что и в Атлантике, т. е. к наблюдению за тем, чтобы торговые суда следовали в стороне от «большой дороги», и к установлению надежной охраны в пунктах скопления судоходства. Все сводилось к тому, чтобы обезопасить поток судоходства, движущийся между Аденом и Acheh-Head и обратно. С этой целью для восточного сектора было установлено пять путей, а для западного восемь. Между Acheh-Head и Коломбо северный путь шел через проход «десять градусов», а южный, огибающий Acheh-Head, тянулся по параллели $3^1/_2$° N к точке,

отстоящей на 150 миль на SSO от м. Пойнт-де-Галль, откуда поднимался к Коломбо. В западном секторе установленные пути расходились шире. Здесь судоходство было гуще вследствие массы судов, поддерживавших грузовое и пассажирское сообщение между портами Бенгальского залива и Австралией. Поэтому северный путь тянулся по 15 параллели, а самый южный проходил через проход «полутора градусов» (на Мальдивских островах) к точке, отстоящей на 360 миль на NNW от Сешельских островов, откуда подымался к Аденскому заливу. В самом Бенгальском заливе тоже были установлены специальные пути для судоходства: четыре для судов, плавающих между Калькуттой и Коломбо, и три для района Коломбо—Рангун.

Подобное распыление торгового движения давало известную уверенность, что в случае появления неприятельского крейсера на «больших дорогах» ему не удастся нанести большой урон тоннажу. Однако, принятая система уклонения от обычных торговых путей, усилила необходимость охраны тех пунктов, куда теперь, как в фокусе, сходились многочисленные новые пароходные пути. Эти пункты заменили собою те порты, в которых в мирное время сходились далеко не столь многочисленные торговые пути, и обнимали они очень широкий район.

Географические условия не позволяли распределить равномерно охранную службу между обеими станциями Индийского океана. Командующий Китайской станцией должен был охранять: 1) район к Ost-у от Коломбо и к NO-у от Цейлона, 2) подходы к Калькутте, 3) путь к N-у и S-у от о-вов Andaman и, наконец, путь к N-у от Acheh-Head. Кроме того ему приходилось держать дозор в Малаккском проливе, (420 миль длиною), ширина которого не позволяла установить в нем несколько путей и быть готовым установить охрану Зондского пролива, где неприятельский крейсер, попав в гущу судоходства между голландской Ост-Индией и Дальним Востоком, мог натворить не мало бед.

Адм. Грант установил у себя на станции девять дозорных районов: три к S-у и к Ost-у от Цейлона, три на северных подходах к Малаккскому проливу, один к S-у от о-вов Andaman, и один к N-у от них и один к S-у и к SW′-у от подходов к Hooghli. Адмирал всемерно старался распределить наличные крейсера (Устье р. Банг) равномерно по всем районам, но он никогда не имел их в таком количестве, чтобы занимать все районы одновременно и в достаточных силах. Со стороны Пенанга Малаккский пролив охранялся отрядом японских судов под флагом адм. Огури.

На Ост-Индской станции лежала, главным образом, обязанность по обеспечению безопасности Аденского залива. Пути, на которые в этих водах перешло судоходство, схо-

дились к N-у и S-у от о-ва Сокотра. Три южных проходили у м. Гвардафуя, остальные пять, сравнительно близкие друг к другу, шли по Аденскому заливу. Таким образом, у каждого конца этих путей судоходство попадало в такой тесный район, что „распыление“ фактически не могло иметь места. Поэтому максимальное число наличных крейсеров адм. Веймисс держал в районе между Сокотрой, мысом Гвардафуй и берегом Аравии, а один крейсер был выделен в Баб-эль-Мандебский пролив для дозора у Перима.

Такова была обстановка на Китайской и Ост-Индской станциях в момент отправления телеграммы Адмиралтейства. Опасения Адмиралтейства были правильны, но судоходству Индийского океана угрожал набег не *Меве*, а другого вспомогательного крейсера.

Вольф.

Для роли своего третьего «корсара» немцы избрали пароход компании „Ганза“ *Вахтфельс* в 3 600 тонн. Командиром его был назначен кап. I р. Нергер, получивший приказание «оперировать против неприятельского судоходства на океанах, главным образом, в Индийском океане». Нергер назвал пароход *Вольф* и вооружил его двумя 6″ орудиями и четырьмя 4″. Кроме того он взял маленький разведочный гидро, помещенный в средней части парохода, и принял в один из трюмов 500 мин. Вышел он в море в конце ноября и, поднявшись значительно к N-у, проскользнул незамеченный нашими дозорными крейсерами.

В критические для него дни выдалась исключительно удачная погода. Дул жестокий шторм с густым снегом и ветер достиг такой силы, что *Вольф* только к 10 декабря прошел английские дозоры и выбрался на простор Атлантики. Оставив главную опасность позади, Нергер направился прямо на мыс Доброй Надежды, придерживаясь середины Атлантического океана, чтобы случайная встреча раньше времени не обнаружила факта его прорыва.

В течение 2-х недель, последовавших за указанной выше телеграммой Адмиралтейства, был принят ряд мер, изучая которые можно подумать, что в Лондоне отлично знали все намерения командира *Вольфа*. Командующему станцией м. Доброй Надежды было приказано отложить посещение Восточной Африки, куда он предполагал идти на *Hyacinth*'е, и держать беспрерывно в Кэптоуне один крейсер. Командующий Ост-Индской станцией отозвал крейсер *Minerva* из Красного моря и усилил им дозор района Сокотры. Французское морское командование также усилило бдительность. В начале января французские морские начальники на Мадагаскаре, в Индо-Китае, в Новой Каледонии и на Таити

также получили соответствующие директивы с приказанием действовать соединенно с нами.

К середине января, когда все меры предосторожности были приняты, *Вольф*, пройдя без всяких инцидентов Атлантический океан, подходил к мысу Доброй Надежды.

16 января 1917 года, приближаясь к берегу, он видел кр. *Cornwall* с шестью транспортами, шедший в северном направлении. В тот же день вечером кап. 1 р. Нергер поставил первое минное заграждение в бухте Saldanha у островов Dassen. Несколько часов спустя он выставил ряд мин на пути следования пароходов южнее мыса Agulhas, а затем направился к Коломбо, проложив курс в стороне от торгового движения.

Поставленные *Вольфом* заграждения удалось обнаружить не сразу. Через два дня после их постановки Адмиралтейство получило сведения, что 12 января *Меве* хозяйничал на путях из устья Ла-Платы, т. е. в тот день, когда он захватил п/х *Minieh*. Об этом было немедленно дано знать командующим станциями Индийского океана, но полученная ими телеграмма не послужила к освещению обстановки, а, наоборот, скорее несколько сбила их с толку. Все меры были приняты, руководствуясь предположением, что *Меве* собирается оперировать на восточных торговых путях, теперь же казалось, что опасность находится гораздо дальше, чем думали. Поэтому, руководясь последними сообщениями, адмирал Грант 25 января решил, что можно будет отозвать дозоры от Коломбо и Пенанга и вернуть лег. кр. *Venus* в Сингапур. На следующий день два грузовых парохода—*Matheran* и *Portugal* попали на заграждение у о-вов Dassen: первый затонул, второй был отбуксирован в бухту Simons. В присланной по этому поводу телеграмме высказывалось предположение, что пароходы были взорваны торпедами.

Некоторое подозрение вызвал стоявший в Кэптоуне шведский пароход, но когда после его тщательного осмотра с очевидностью выяснилась неосновательность подозрений, командующие станциями м. Доброй Надежды, Китайской и Ост-Индской получили приказание прекратить движение войсковых транспортов, следующих к берегам Южной Африки, т. к. 26 января у Кэптоуна появилась неприятельская подводная лодка. Но уже в тот же день вечером последовала отмена приказания вследствие сообщения из Кэптоуна, что причиной гибели пароходов, повидимому, был внутренние взрывы.

Только 1 февраля командующий станцией мыса Доброй Надежды смог сообщить старшему морскому начальнику в Восточной Африке, что у Кэптоуна поставлены мины, повидимому, неприятельским вспомогательным крейсером и

что повторение подобных операций следует ожидать у Дурбана, в бухте Делагоа и у портов восточного побережья.

Итак, когда выяснилась истинная причина гибели пароходов, *Вольф* находился на пути к Коломбо. Дислокация же наших наличных крейсерских сил была следующая:

I. Станция мыса Доброй Надежды.

Крейсер *Kent* (22 узл., XIV—6″), в конвое на пути из Девонпорта в Сиерра-Леоне.

Крейсер *Hyacinth* (18 узл., XI—6″), в Симонстоуне.

Группа Восточной Африки.

Крейсер *Talbot* (17 узл.; XI—6″), в Kiswere.
« *Challenger* (20 узл.; XI—6″), в Dar-es-Salaam.
Кан. л. *Rinaldo* (13 узл.; IV—4″), в Lindi.
« « *Thistle* (11 узл.; II—4″), в Kilwa-Kisiwani.

Всп. крейсер *Himalaya* (18 узл.; VIII—6″), в конвое на пути из Lindi в Дурбан.

Всп. крейсер *Princess* (14 узл.; VIII—6″), в Kiswere.

Пос. судно *Trent* (21 узл.; II—12 фунт), в пути из Dar-es-Salaam в Дурбан.

Монитор *Mersey* (12 узл.; III—6″), в бухте Mohoro.
» *Severn* (12 узл.; III—6″), в Дурбане.

II. Ост-Индская станция.

а) Британские силы.

Крейсер *Euryalus* (20 узл.; II—9,2″; XII—6″), в Бомбее в ремонте.

Крейсер *Pyramus* (17 узл.; VIII—4″), местонахождение неизвестно, т. к. вахтенный журнал был затерян.

Крейсер *Fox* (17 узл.; II—6″, VIII—4,7′), в Порт Судане
» *Sapphire* (19 узл.; XII—4″), в Коломбо в ремонт.

Вооруженный пароход *Dufferin* в Бомбее в доке.
» » *Suva* в пути из Адена в Бомбей.

Вооруженный катер *Enterprise* в Красном море

Вооруженный пароход *Minto* в Красном море.
» » *Hardinge* в Sherm Wej.
» » *Lunka* в Суеце.
» » *Lama* в Rabegh.
» » *Perth* в Периме.
» » *Northbrook* в Yenbo.

Кан. лодка *Clio* (13 узл.; IV—4″) в Kamaran.
« « *Odin* (13 узл.; IV—4″) в Адене.

Крейсер *Minerva* (19 узл.; XI—6″), в пути из Адена в Занзибар.

Кан. лодка *Britomart* (10 узл.; II—4″), в Бомбее в ремонте.

Кан. лодка *Brumble* (14 узл.; II—4″), в Бушире.

Крейсер *Philomel* (19 узл.; VIII—4,7″), в пути из Маската в Бомбей.

Крейсер *Juno* (20 узл.; XI—6″), в Маскате.

б) Французские силы.

Крейсер *Pothuau* (19 узл.; II—7,6″; X—5,8″).
» *D'Entrecasteaux* (17 узл.; II—9,4″; XII—5,5″).
» *D'Estrées* (18 узл.; II—5,5″; IV—3,9″).

III. Китайская станция.

Крейсер *Psyche* (20 узл.; VI—4″), местонахождение не выяснено, т. к. вахтенный журнал был утерян.

Кан. лодка *Fantome* (12 узл.; II—3 фунт) на пути из Sandakan в Сингапур.

Кан. лодка *Cadmus* (13 узл.; VI—4″), на пути в Сингапур для ремонта.

Всп. крейсер *City of London* (15 узл.; VIII—6″) в Коломбо.

Крейсер *Venus* (20 узл.; XI—6″), в Сингапуре.
« *Diana* (20 узл.; XI—6″), в дозоре у Сингапура.

Эск. мин. *Fame*, местонахождение не выяснено, т. к. вахтенный журнал был затерян.

Матка подлодок *Rosario*, в Гон-Конге.

Эск. мин. *Virago*, местонахождение не выяснено.
» » *Whiting*, в Гон-Конге в доке.
» » *Huon*, в Джессельтоне.
» » *Torrens*, в дозоре у Сингапура.
» » *Swan*, в дозоре у Сингапура.

в) Японские силы.

Крейсер *Suma* (20 узл.; II—6″; VI—4,7″), на пути в Сингапур.

Крейсер *Niitaka* (20 узл.; VI—6″), в Сингапуре, готовился к походу в Средиземное море.

Крейсер *Akashi* (19 узл.; II - 8″; VI—4,7″), в Сингапуре, готовился к походу в Средиземное море.

Крейсер *Tsushima* (20 узл.; VI—6″), на пути из Японии в Сингапур.

Эск. мин. *Katsura*, в Сингапуре, готовился к походу в Средиземное море.

Эск. мин. *Kayede*, в Сингапуре, готовился к походу в Средиземное море.

Эск. мин. *Ume*, в Сингапуре, готовился к походу в Средиземное море.

Эск. мин. *Kusunoki*, в Сингапуре, готовился к походу в Средиземное море.

Общее число судов, находившихся в распоряжении союзников, достигало внушительной цифры.

Казалось бы, что 55 судов достаточно для того, чтобы перехватить один прорвавшийся неприятельский крейсер. Но фактически это было далеко не так. Наличных сил не хватало даже для охраны всех наиболее жизненных пунктов и Адмиралтейство сразу же поспешило выслать подкрепления. Посланному с Мудроса в Ост-Индию крейсеру *Newcastle*'ю было приказано присоединиться к дозору у Коломбо (7 февраля), а японскому правительству была отправлена телеграмма (13 февраля) с просьбой усилить эскадру м. Доброй Надежды крейсерами *Niitaka* и *Tsushima*. Французы изъявили согласие оказать помощь своими крейсерами *D'Estrées*, *Pothuau* и *d'Entrecasteaux*, при чем было условлено, что два из этих крейсеров постоянно будут находиться в Джибути в готовности по первому требованию поступить в распоряжение адм. Веймисса.

В описываемый момент торговые пути Дальнего Востока еще не подвергались нападению, но тем не менее обстановка не могла не беспокоить адм. Гранта. В портах Явы, в Tarakan, в Balikpapan и Macassar стояло много германских пароходов и неприятельский крейсер всегда мог попытаться проникнуть в восточную часть архипелага с целью их вооружить и вывести в море. Поэтому Грант послал канонерку *Fantome* стеречь Sandakan и северный конец Macassar'ского пролива, а легкий крейсер *Venus* осмотреть Macassar. Большего он сделать не мог. Amboina и все восточные порты остались без всякой охраны и наблюдения.

Минное поле у м. Agulhas обнаружили 10 февраля, а семь дней спустя подорвался на мине и затонул п/х *Worcestershire* у Коломбо. Однако, истинная причина его гибели обнаружилась не сразу. Правда, адм. Веймисс сразу же высказал предположение, что *Worcestershire* наскочил на мину, поставленную неприятельским вспомогательным крейсером, но местные власти, также как и в. Кэптоуне, считали, что пароход погиб от внутреннего взрыва. 21 февраля адм. Веймисс получил сведения о постановке мин у Бомбея и, повидимому, окончательно утвердился в своем мнении, т. к. на следующий день телеграфировал в Лондон, что он установил дозор у входа в Персидский залив и в Бабельмандебском проливе и что индийское правительство приступило к систематическим тральным работам у Карачи, Мадраса, Калькутты и Рангуна. Крейсер *Sapphire*, готовый к возвращению в Аден, был оставлен в Коломбо с приказанием установить наблюдение за западными подходами к порту. Сделав эти распоряжения, Веймисс сообщил Адмиралтей-

ству, что не верит в появление подводной лодки у Коломбо, и спрашивал мнение морского генерального штаба, не начал ли оперировать в Индийском океане немецкий вспомогательный крейсер. Адмиралтейство не могло дать определенного ответа, а ограничилось сообщением, что возможность появления неприятельского крейсера в Индийском океане не исключена и указало на необходимость принять посильные меры предосторожности.

Через несколько дней после последней телеграммы Веймисса все сомнения рассеялись. Выставив заграждения у Коломбо и Бомбея, командир *Вольфа* повернул в W-ом направлении и начал крейсеровать между Аденом и Коломбо на пути, который он считал «большой дорогой», но который фактически не был таковой.

Большинство судов следовало в стороне и ему удалось за неделю захватить только два парохода—*Turritella* и *Jumna*. На *Tourritella* была назначена призовая команда, поставлено небольшое орудие и передана часть мин, после чего пароход, под командой лейт. Brandes был отправлен заградить подходы к Адену. *Tourritella* ушел по назначению 27 февраля, при чем бывшая на нем команда из китайцев согласилась продолжать службу под германским военным флагом. *Вольф* продолжал крейсерство на полпути между Коломбо и Сокотрой.

Военная карьера *Tourritella* продолжалась недолго и не отличалась успешностью.

1 апреля командир, стоявшей в Адене канонерки *Odin*, кап. лейт. Пальмер, получил приказание от местного старшего морского начальника сняться с якоря и выяснить, хорошо ли затемнен город с моря. В 9 ч. 40 м. вечера, находясь в 6 милях к S-у от входа в порт, Пальмер заметил пароход без огней, идущий на W со скоростью 10—11 узлов. Погода стояла ясная, луна ярко светила и следить за пароходом не составляло никакого труда. Вскоре после 10 часов командир канонерки запросил пароход сигналом, «куда идете, какое имеете назначение?» Ответ последовал не сразу и хотя был дан по английски, но составлен ломаным языком. Пальмер заподозрил неладное и приказал пароходу остановиться. В ответ на это последний сделал сигнал: «Почему вы не остановили меня, когда я проходил Аден? Капитан Медоуз.» Ответ носил вполне естественный характер для капитана английского парохода, предполагающего, что его преследует какое то неприятельское судно, но в слове Аден была сделана ошибка. Вместо буквы «д», была передана буква «т» и подозрения Пальмера усилились. «Я шел за пароходом довольно продолжительное время», доносил в своем рапорте командир *Odin*'а «и если бы это был английский купец, он не мог не знать, что неприятельский крей-

сер не станет так долго за ним гнаться, не открывая огня».

Пальмер продолжал идти за купцом и сообщил по радио всем дозорным судам его курс и скорость.

Между двумя и тремя часами ночи ход преследуемого парохода, который был никто иной как *Tourritella*, начал несколько уменьшаться и *Odin* передал ему сигналом, что если он не остановится, то будет открыт огонь. Пароход не ответил. Было совершенно темно и Пальмер не открыл огня, а осветил пароход прожектором и продолжал идти за ним. Около 6 часов начало рассветать. Как только показались первые лучи солнца, от парохода отвалила шлюпка, вслед за чем раздались два взрыва и пароход начал тонуть. Дальнейшее не требует пояснений: китайская команда не замедлила дать подробные пояснения и уже через несколько часов все знали о том, что в Индийском океане находится неприятельский вспомогательный крейсер. Находившийся неподалеку *Вэльф* принял сделанное радио и кап. 1 р. Нергер, проклиная китайцев, к своему огорчению убедился, что сделанное ими описание *Вольфа* вполне соответствует действительности.

Считая невозможным оставаться в Индийском екеане Нергер решил временно его оставить и направился в воды Австралии, проложив курс к W-у от архипелага Чагос. 11 марта он захватил небольшой пароход *Wordsworth*, а три недели спустя, находясь в 600 милях к W-у от Leeuwin, парусник *Dee*. Больше никого за все это время он не встретил. Угольный запас таял и Нергер пошел к Тасмании, расчитывая встретить пароходы с углем и зерном. Но надежды его не оправдались. Как только стало известно о появлении неприятельского «корсара», все пароходы с пшеницей получили приказание следовать через Панамский канал. 22 мая *Вольф*, имея уголь на исходе, стал на якоре у о. Sunday в группе островов Kermadecs для переборки механизмов и чистки котлов.

С приходом *Вольфа* на Kermadecs первый этап крейсерства закончился. Больше он не появлялся в том районе, в котором были сосредоточены охотившиеся за ним крейсера, и мы поэтому не будем особенно подробно описывать все принимавшиеся там меры для его поимки.

Получив сведения о потоплении *Tourritella*, Адмиралтейство тотчас же приостановило выход в Индийский океан всех войсковых транспортов и распорядились выслать конвой на встречу транспортам, находившимся в море на пути в Коломбо. Адмирал Веймисс и командующий станцией м. Доброй Надежды адм. Чарлтон получили приказание не посылать без конвоя ни один из транспортов с войсками или с военными грузами, следовавших к Персидскому заливу или в Восточную Африку. Командующему Китайской

станцией было приказано не высылать на поиски *Вольфа* корабли подобные *Psyché* и *Fantôme*, артиллерия которых вряд ли могла бороться с 15 сантиметровыми орудиями *Вольфа*. А командующий Ост-Индской станцией был поставлен в известность (9 марта) о высылке ему подкреплений в составе крейсеров *Doris* и *Topaz* и л. к. *Exmouth*. Японский крейсер *Akashi* и восемь миноносцев высылались вместо них в Средиземное море. Эти суда выходили из Сингапура 11 марта и предприняли поиск на широком фронте по пути в Коломбо. Крейсера *Tsushima* и *Niitaka*, которые должны были уходить в Кэптоун, остались в распоряжении Веймисса до прихода *Topaz*'а, *Doris*'а и *Exmout*'а.

Для командующего Китайской станцией наибольшую заботу составлял Малаккский пролив—„это", как писал адм. Грант, „идеальная для постановки минных заграждений 640 мильная артерия". Безопасность Малаккского пролива приковывала к проливу все наличные миноносцы и лишала Гранта возможности предпринять какие либо операции в других местах. Кроме того ему предписывалось иметь постоянное наблюдение за Зондским проливом, для чего пришлось выделить вспомогательный крейсер *City of London*. Важнейшим последствием набега *Вольфа* явилась необходимость конвоировать все транспорты, пока местопребывание его оставалось невыясненным. Первая линия следования войсковых транспортов шла из Фриментля (в Австралии) в Коломбо и оттуда в Красное море, вторая из Фриментля в Кэптоун, а третья из Бомбея в Персидский залив. Усилившаяся конвойная служба поглотила все наши наличные крейсерские силы и заставила обратиться за помощью к Японии.

В начале марта находившийся в Сингапуре японский адмирал Огури имел в составе своей эскадры легкие крейсера *Suma*, *Tsushima* и *Niitaka*. Легкий крейсер *Akashi* и восемь 30 узловых миноносцев—*Katsura*, *Kaede*, *Ume*, *Kusunoki*, *Sakaki*, *Matsu*, *Sugi* и *Kashiwo*, находившейся на пути в Средиземное море, также были в его распоряжении. В конце марта британское правительство обратилось к японскому с просьбой выделить два судна для наблюдения за водами Австралии и Новой Зеландии с тем, чтобы *Tsushima* и *Niitaka* были направлены к острову св. Маврикия, а также взять на себя конвоирование транспортов между Австралией и Коломбо, назначив для этой цели четыре крейсера или четыре линейных корабля. Япония сразу выразила согласие на нашу просьбу и сделала даже больше, чем мы просили. Крейсера *Chikuma* и *Hirado* составили четвертый отряд под флагом к.-адм. Иамаджи и были высланы для защиты судоходства у восточного берега Австралии и Новой Зеландии. *Tsushima* и *Niitaka* ушли к острову св. Мав-

рикия, а первоначально высланный японский отряд, усиленный крейсерами *Nisshin* и *Kasuga*, принял на себя конвоирование транспортов между Австралией и Коломбо. *Tsushima* и *Niitaka* в течение всего апреля и первой половины мая несли дозор у о. св. Маврикия, а затем оказались поглощенными конвойной службой между этими островами и Кэптоуном. Таким образом, у адм. Огури остался в Сингапуре только один *Suma* и ему были присланы легкие крейсера *Jahagi*, *Tone* и *Idzumo* с миноносцами *Kisaragi*, *Habiki*, *Hatsushimo* и *Kamikaze*.

Масштаб принятых мер и размер помощи, к которой мы оказались вынужденными прибегнуть, служат лучшей иллюстрацией того, какие последствия в отношении отвлечения сил может иметь прорыв в океан одного вспомогательного крейсера противника.

К концу марта дислокация наличных сил союзников в Индийском океане была приблизительно следующая:

1) В Красном море и в Аденском заливе: вооруженные пароходы *Hardinge*, *Perth* и *Northbrook*, канонерки *Clio* и *Odin* в дозоре в Аденском заливе и в Баб-эль-Мандебском проливе. Крейсер *Fox* в конвое между Аденом, Коломбо и Бомбеем.

2) В районе Коломбо—Бомбей: крейсера *Pyramus* и *Sapphire* на охране пути между Коломбо и Аденом; л. к. *Exmouth* и крейсер *Juno* между Коломбо и Бомбеем; крейсер *Doris* в конвое между Фриментлем и о-вом св. Маврикия; крейсера *Diana* и *Newcastle* в дозоре к югу от Цейлона. Крейсера *Euryalus* и *Suva* стояли в ремонте.

3) Район к востоку от Коломбо: крейсер *Venus*, канонерки *Cadmus* и *Fantome* и миноносцы *Huon*, *Swan*, *Torrens* и *Fame* наблюдали за южным концом Малаккского пролива; вспомогательный крейсер *City of London* находился в Зондском проливе, а крейсер *Psyche* конвоировал транспорты между Рангуном и Калькуттой. Как указывалось выше, Адмиралтейство требовало, чтобы для конвоирования транспортов посылались бы только корабли, имеющие достаточно сильную артиллерию для борьбы с *Вольфом*, и это требование привело к тому, что уже через несколько недель все крейсера, удовлетворяющие этому условию, оказались поглощенными конвойной службой. Для дозорной службы остались лишь миноносцы, канонерки и крейсер *Newcastle*.

В течение апреля в Ост-Индские воды прибыли подкрепления. Из Адриатического моря пришел крейсер *Gloucester*, а из Австралии крейсер *Brisbane*. Кроме того 1 апреля в Коломбо был прислан авионосец *Raven II*, который под охраной французского крейсера *Pothuau* осмотрел архипелаг Чагос и Мальдивские острова.

Все эти меры не привели ни к чему — *Вольф* пропал. Вскоре Адмиралтейство пришло к заключению, что невозможно держать столь крупные силы в Индийском океане. 16 мая последовало приказание отправить *Newcastle* в Адриатику на смену *Dartmouth*'а, получившего накануне повреждение в бою с австрийцами, а неделю спустя были отозваны *Gloucester* и *Raven II*. 2 июня Адмиралтейство приказало прекратить конвоирование транспортов в Индийском океане, а также между Австралией, Ново-Зеландией и м. Доброй Надежды.

В течение последующих пяти с половиной месяцев никаких сведений ни об операциях *Вольфа*, ни об его местопребывании не поступило.

Однако, немецкий крейсер продолжал существовать и энергия его командира не ослабела. Остров Sunday, у которого стал на якорь *Вольф*, ново-зеландское правительство когда то пыталось культивировать. Попытка не удалась, но на острове остались полуразрушенные, заросшие кустарником, дома поселенцев. Посаженные апельсинные деревья не погибли и команда *Вольфа* нашла на них вполне съедобные плоды.

Остров подымается почти отвесно из воды и покрыт густыми лесными зарослями, но местами, где берег очень обрывист, леса нет и скалы настолько высоки, что закрывают собою деревья. Берег во многих пунктах доступен для приставания шлюпок, но как только ветер свежеет, суда должны немедленно сниматься с якоря и переходить на подветренную сторону острова, чтобы не оказаться в бурунах.

Стоя у Sunday, командир *Вольфа* делал все, что мог, чтобы облегчить положение пленных. Им разрешалось выходить на шлюпках для рыбной ловли и вместе с немцами охотиться на берегу. Гидроаэроплан, называвшийся „Волченок", каждый день вылетал на разведку в поисках какого нибудь судна. 2 июня он донес о появлении парохода. *Вольф* снялся с якоря и захватил приз. Если бы капитан парохода не побоялся бомбы с самолета, он несомненно мог бы уйти, т. к. *Вольф* еще не вполне закончил ремонт механизмов и не смог бы его догнать. Пароход был английский и назывался *Wairuna*. Кап. 1 р. Нергер получил с него около тысячи тонн угля и большое количество свежей провизии. Две недели спустя таким же способом удалось захватить английскую шхуну *Winslow*. Появление второго приза Нергер ждал, т. к. радио - станция *Вольфа* приняла за месяц до его захвата сообщение, в котором говорилось о предстоящем выходе шхуны в море.

В дальнейшее крейсерство *Вольф* смог двинуться только 22 июня. Таким образом, за четыре месяца похода он уто-

пил только четыре судна: *Wordsworth*, *Dee*, *Wairuna* и *Winslow*. К этому числу надлежит, конечно, прибавить три больших парохода, взорвавшихся в июне на заграждениях у Бомбея. Но даже считая и их, вред, нанесенный им судоходству, был совершенно ничтожен.

Второй поход *Вольфа* продолжался восемь месяцев, но сопровождался не более удачными результатами, чем первый. В течение двух последующих недель Нергер выставил три заграждения: у островов Three Kings на западных подходах к Wellington'у у южно-восточной оконечности Австралии, у о-ва Gabo, на которых много времени спустя взорвались два парохода. Первоначально предполагалось, что причина их гибели внутренний взрыв. От о-ва Gabo командир *Вольфа* пошел на NO и, придя 6 августа в точку, находящуюся на полпути расстояния между Соломоновыми островами и заливом Huon в Новой Гвинеи, застопорил машину и стал поджидать п/х *Matunga*, приблизительное местонахождение которого он знал из перехваченных радио. Расчет оказался правильным. В непродолжительном времени *Matunga* был встречен и захвачен. Назначив на него призовую команду, Нергер пошел на о-в Waigioe, у северо-западной оконечности Новой Гвинеи, куда оба судна прибыли через двое суток.

Разгрузка *Matunga* продолжалась двенадцать дней в закрытой со всех сторон пустынной бухточке. Тропический лес подходил к самому берегу и из-за густой чащи деревьев, спускавшейся к самой воде, временами выходили на своих пирогах туземцы, предлагая фрукты в обмен на кожи и ткани. Берег буквально кишел крокодилами, а вечером, когда на судах стихал шум, попугаи своим криком заглушали все прочие звуки. Жара стояла удушающая и пленные страдали нестерпимо.

Во время стоянки произошел случай, который Нергер описывает как глупое недоразумение, но на самом деле это было не так.

В один из вечеров команда *Вольфа* по какой то причине решила, что пленные бегут и открыла отчаянный ружейный огонь по берегу, стреляя по крокодилам, принятым ими за силуэты людей. Все пленные показали, что лично Нергер обращался с ними прекрасно, но команда вела себя по отношению к ним совершенно иначе. Дисциплина среди команды сильно упала, при чем дело дошло до того, что однажды она обратилась к командиру с петицией об окончании крейсерства и настаивала на уходе в какой нибудь нейтральный порт.

Утром 26 августа *Вольф* снялся с якоря и пошел в W-ом направлении. В ночь на 2 сентября он поставил свое последнее минное заграждение на восточных подходах к Син-

гапуру, при чем это было сделано почти что на глазах наших дозорных судов. Затем Нергер повернул обратно, пересек Явское море и, пройдя проливом Lombak, через несколько дней опять вошел в Индийский океан.

К этому времени снова возникло подозрение, что деятельность *Вольфа* продолжается. Исчезновение парусников *Dee* и *Winslow* прошло незамеченным, но неприбытие в порт *Wairuna* и *Matunga* не могло не вызвать шума. Оба парохода имели ценные грузы, адресованные известным крупным фирмам, и страховые общества не хотели платить убытков без соблюдения формальностей, связанных с доказательствами гибели пароходов. Непонятное исчезновение двух судов само по себе не могло служить причиной для принятия особых мер или для высылки крейсеров на их поиски, однако, кое-что было сделано. 31 августа австралийское правительство сообщило об организованной им системе дозоров в проливе Torres и что крейсеру *Encounter* приказано соединиться на о-вах Rossel с японскими крейсерами *Chicuma* и *Hirado* для производства совместного поиска. Вскоре после этого адм. Грант выслал крейсер *Psyche* и канонерку *Fantôme* на о-ва Thursday. Следуя Явским морем, они, повидимому, прошли теми же курсами, что и *Вольф*, но на двое-трое суток позже. Прибывший в распоряжение Гранта крейсер *Suffolk* несколько дней спустя был отправлен для осмотра Андаманских и Никобарских о-вов.

В самом начале августа австралийский морской департамент в Мельбурне прислал в Адмиралтейство телеграмму со сводкой тех сведений, которые по его мнению объясняли деятельность неприятельского „корсара“ за последние месяцы.

Этот документ представляет несомненный интерес, так как показывает, на какого рода сведениях приходится базировать меры по охране морской торговли во время операций прорвавшегося в океан крейсера противника.

Собранные сведения сводились к следующим пунктам:

1) Канадское правительство сообщило, что в конце мая неприятельский „корсар“ находился на западных подходах к Панамскому каналу.

2) 19 июня был замечен горящий остов судна к востоку от о-ва Рождества.

3) П/х *Wairuna* исчез на пути из Сан-Франциско в Аукланд.

4) Горящие остовы судов были замечены в июле на Ost и SO от Новой Каледонии и в центральной части Тихого океана у о-вов Jarvis.

5) Подозрительный пароход был замечен к N-у от порта Macquarie в последние дни июля, а затем в августе у о-вов Rossel и у о-ва Laughlan.

6) П/х *Matunga* пропал без вести на пути из Rabaul'я.

7) Потеря п/х *Cumberland*'а [1]), хотя и объясняется внутренним взрывом, но могла произойти и от мины, поставленной неприятельским крейсером.

8) Со всех замеченных остовов никуда не прибыло ни одного спасшегося человека.

Телеграмма из Мельбурна заканчивалась предположением, что собранные сведения дают основания считать, что за период май—июль немецкий крейсер пересек Тихий океан с востока на запад и в течение августа оперировал в Коралловом море между Н. Гвинеей и Австралией.

Факты и выводы, сообщенные из Австралии, заслуживают подробного рассмотрения. Насколько мы теперь знаем, появление плавающих остовов, так называемых „wreck'ов" обязано каким-то причинам, не имеющим никакого отношения к деятельности командира *Вольфа*, хотя и возможно, что горящий „wreck", замеченный к востоку от о-ва Рождества, представлял собою одну из жертв *Зееадлера*. Потери *Wairuna* и *Matunga* совершенно правильно приписывались *Вольфу*. Что же касается „подозрительных пароходов", то один из них, вероятно, действительно был крейсер Нергера, второй же—замеченный у мыса Smoky, безусловно не был им. Заключение, что противник оперировал на пути с востока на запад, показывает, что при полной невыясненности обстановки совершенно нельзя было решить, какие потери надо поставить на счет *Вольфу* и какие—*Зееадлеру*. Предположения относительно деятельности *Вольфа* в Коралловом море было правильно, однако, было совершенно бесцельно принимать меры, руководствуясь сведениями, имевшими тридцатидневную давность.

В результате поступивших сведений австралийское правительство собрало все наличные силы в „зараженном", по его мнению, районе. 24 сентября крейсер *Brisbane* получил приказание идти на Соломоновы острова, а крейсера *Encounter* и *Hirado* на о-ва Фиджи. Одновременно Австралия обратилась с просьбой оказать содействие для наблюдения за водами к северу от Rabaul'а.

Пока наши суда собирались в архипелаге Новой Гвинеи, командир *Вольфа* находился от них в расстоянии нескольких тысяч миль на середине Индийского океана. В последних числах сентября он подошел к южной оконечности группы Мальдивских островов и здесь стал на якорь в одной из самых пустынных лагун. Выйдя 29 сентября не на долго в море он захватил большой японский пироход *Hitachi Maru* с весьма ценным генеральным грузом. Доблестный капитан парохода Томинага оказал отчаянное сопротивле-

[1]) Взорвался на минах, поставленных у о-ва Gabo.

ние. Делая все время *SOS* и стреляя из своей единственной пушки, он сдался только тогда, когда двадцать человек его команды было убито и ранено. Неудача подействовала на него самым удручающим образом: доставленный на *Вольф* он избегал общества своих соотечественников и все время сидел в одиночестве, предаваясь глубокой скорби. Через несколько недель он выбросился за борт и утонул, оставив Нергеру письмо, в котором писал, что погубив четырнадцать человек ради сопротивления, оказавшегося безцельным, он не имеет больше права на жизнь.

Hitachi Maru Нергер не утопил, но сняв с него все то, что было нужно для *Вольфа*, и пересадив на японский пароход большинство пленных, он 30 октября вместе с *Hitachi Maru* вышел в море.

Произведя поиск по западную сторону Мальдивских островов, Нергер повернул на SW и 20 октября подошел к группе островов Cargados Carajos. К этому времени среди пленных началась эпидемия брюшного тифа и бери-бери и всему экипажу *Вольфа*, а также и здоровым пленным, были сделаны прививки.

На Cargados продолжалась дальнейшая разгрузка *Hitachi Maru*; 7 ноября она закончилась и пароход был утоплен. Затем Нергер 3 дня крейсеровал поблизости от своей якорной стоянки и 10 ноября захватил испанский пароход *Igotz Mendi*, следовавший с грузом угля с Lourenço Marques в Коломбо.

Немедленно началась лихорадочная перегрузка угля на *Вольф*, продолжавшаяся день и ночь. Затем всех пленных перевели на *Igotz Mendi* и оба судна пошли к мысу Доброй Надежды. Шли они не вместе, но временами сходились на видимость сигналов. 2 декабря они находились в Атлантическом океане, направляясь в Германию.

В Индийском океане *Вольф*, после прохода 6 сентября пролива Bali, провел три месяца, но за этот долгий срок захватил лишь два судна.

Второй набег Нергера на торговые пути Востока весьма незначительно повлиял на дислокацию наших крейсерских сил. Исчезновение двух иностранных пароходов было слишком незначительным фактором, чтобы менять установленную организацию. Правда, один из японских крейсеров, базировавшийся на Кэптоун — *Tsushima* произвел в октябре поиски *Hitachi Maru*, но этим дело и ограничилось [1]).

Захват графа Люкнера временно отвлек внимание. Прошла целая неделя раньше чем ново-зеландские власти выяснили, где именно находятся остатки его судна. Когда же

---

[1]) *Tsushima* осмотрел Симонстоун, Bedeque, бухту Делагоа, Мозамбик, Mahé, о-ва св. Маврикия и Дурбан.

загадка разрешилась, и выяснилось, что на просторе центральной части Тихого океана осталось какое то сравнительно большое количество вооруженных немцев, имеющих возможность наносить вред, все наличные морские силы Австралии были сосредоточены в течение октября в Тихом океане. На Китайской и на Ост-Индской станциях английские крейсера продолжали нести свою обычную дозорную службу, но 12 ноября наш морской агент в Токио телеграфировал адм. Веймиссу просьбу японского морского министерства осмотреть Мальдивские острова, так как в Токио не убеждены, что *Hitachi Maru* потерпел кораблекрушение, и весьма вероятно, что там можно найти какие нибудь его следы.

21 ноября находившийся в распоряжении адм. Веймисса французский крейсер *D'Estrées* прибыл в лагуну Suvaduva. Беседа с местным султаном и опрос тех туземцев, которым по мнению командира крейсера можно было верить, выяснили, что 1 октября в лагуну прибыли два судна, простоявшие там двенадцать дней, при чем с одного из них подымался каждый день самолет, летавший над островом. Кроме того туземцы говорили, что они часто встречались с офицерами этих судов, которые по их мнению были англичане [1]). Однако, так как мы прекрасно знали, что после апрельского посещения Мальдивских островов авианосцем *Raven II* в сопровождении крейсера *Pothuau* никакие британские самолеты там не появлялись, было совершенно очевидно, что в Savaduva стояли *Вольф* и *Hitachi Maru*.

В момент получения этих заслуживавших доверия сведений дислокация крейсерских сил союзников была следующая:

1. Станция м. Доброй Надежды.

Кэптоунская группа.

Крейсер *Hyacinth* в Симонстоуне.

„ *Kent* в Сиерре-Леоне.

Всп. крейсер *Himalaya* в пути из Кэптоуна на о-в Св. Елены.

Крейсер *Niitaka* и *Tsuschima*—в конвое между о-вом св. Маврикия и Кэптоуном.

Группа Восточной Африки.

Крейсер *Challenger*—в море из Дар эс Салаама в Kilwa Kisiwani.

---

[1]) Адм. Веймисс послал затем на Мальдивские о-ва крейсер *Juno*, который прибыл туда 8 декабря. Сведения, собранные командиром *Juno* вполне сходились с сведениями, полученными французами.

Вооруженный пароход *Lunka.*
Крейсер *Minerva* в Kilwa Kisiwani.
" *Talbot* в пути из Занзибара на Сешельские о-ва.
Канонерка *Rinaldo* в ремонте в Дурбане.
" *Thistle* в Занзибаре.
Пос. судно *Trent*—не выяснено.
Монитор *Mersey* в Lindi.
" *Severn* в Kilwa Kisiwani.

Ост-Индская станция.

Британские силы.

Канонерка *Espiegle* в дозоре у Камарана.
" *Clio* в Периме.
" *Odin* в Суэце в доке.
Вооруженный пароход *Suva* в море у Суэца.
Крейсер *Fox* в Адене.
" *Topaze* в Адене.
Вооруженный пароход *Hardinge* в Суэце.
Крейсер *Euryalus* в пути из Сингапура в Гон-Конг.
Вооруженный пароход *Northbrook* в Рангуне.
Крейсер *Doris* в Адене.
Вооруженный пароход *Minto*—не выяснено.
Канонерка *Bramble* в Бомбее.
Крейсер *Juno* в Тринкомали.
" *Diana* в пути в Сингапур.
" *Venus* в Коломбо.
" *Sapphire* в Маскате.
Duferin, *Azerbaidjan* и *Lawrence* были в Персидском заливе.

Французские силы.

Крейсера *D'Estrées*, *d'Entrecasteaux* и *Du Chayla*.

Китайская станция.

Британские силы.

Крейсер *Suffolk* в Гон-Конге.
Всп. крейсер *City of London* и Эск. миноносец *Fame* } в Японском море.
" " *Cadmus* в Гон-Конге.
" " *Whiting* " "
" " *Virago* " "
" " *Rosario* " "

Японские силы.

Крейсер *Jakumo* — в Сингапуре.
" *Kasuga* " "
Пос. судно *Yodo* " "

Крейсер *Jahagi* в Фриментле.
„ *Suma* в Пенанге.
Эск. миноносец *Shigure* в дозоре в Малаккском проливе.
„ „ *Harukaze* „ „ „ „ „
„ „ *Hatsuhara* „ „ „ „ „
„ „ *Hatsuynki* „ „ „ „ „

Как только выяснилось, что *Вольф* стоял на Мальдивских островах, туда был отправлен (2 сентября), крейсер *Juno*, а в архипелаг Чагос пошел крейсер *Venus*. В течение следующей недели командующий Ост - Индской станцией назначил крейсера для конвоирования всех войсковых транспортов, проходивших в районе его станции, и выслал в дозор крейсер *Du Chayla*, приказав ему держаться на параллели 10° N между африканским берегом и точкой, отстоящей от него на 200 миль. Крейсеру *Doris* было приказано наблюдать за Аденским заливом, а крейсеру *Sapphire* с п/х *Dufferin* за путями между Karachi и Маскатом. До получения дальнейших сведений о противнике адм. Веймисс не считал нужным делать большего. Но *Вольф* в это время уже находился далеко в Атлантическом океане, поэтому мы не будем останавливаться на описании всех последующих распоряжений командующего Ост-Индской станцией.

Командир *Вольфа* направился в Германию через центральную Атлантику. Считая о-в Тринидат необитаемым, Нергер решил стать там на якорь и грузиться углем с *Jgotz Mendi*. Подходя к Тринидату, он перехватил радио бразильских властей к губернатору острова и, поняв свою ошибку, повернул. Грузиться пришлось в океане, на волне. Работа представила такие трудности, что заняла пять суток, при чем корпуса обоих судов получили очень серьезные повреждения. *Вольф* и *Jgotz Mendi* прошли значительно к N-у и попали в такой жестокий шторм, что *Вольф* едва не утонул. Окончательно разошлись они вечером 6 февраля.

Jgotz Mendi попытался обогнуть Исландию с севера, но неудачно. 24 февраля он выскочил на берег у Skaw и был интернирован датским правительством.

Вольф оказался счастливее. 19 февраля 1918 года он благополучно прибыл домой, пробыв в крейсерстве четырнадцать с половиной месяцев. Экипажу крейсера была устроена в Берлине грандиозная овация и оказаны всевозможные почести.

Командиры трех немецких „корсаров“ проявили не только исключительную энергию, настойчивость, ум и ловкость, но и человеколюбие. Они причинили не мало забот нашим крейсерам и удачно выскочили из расставленных сетей. Поэтому нет ничего удивительного, что восхищение, вызван-

ное их крейсерством, заставило позабыть неудачу в выполнении задачи, поставленной им командованием.

Эта задача заключалась в нанесении вреда нашей морской торговле, но чем дольше они оставались в море, тем менее плодотворна оказывалась их деятельность. *Меве* за четыре с половиной месяца до марта 1917 года утопил 20 судов; *Зееадлер* за семь с половиной месяцев до августа 1917 года—только 10 судов, а *Вольф* за четырнадцать с половиной месяцев лишь 12 судов. Для Англии при грандиозном масштабе ее судоходства подобные потери были ничтожны, для Германии же операции ее „корсаров“ явились лишь блестящим, трескучим инцидентом, но и только.

Германское командование рассчитывало, что появление „корсаров“ на океане вызовет, если не панику в торговых кругах, то во всяком случае такую неуверенность в мировых портовых центрах, что капитаны пароходов будут отказываться выходить в море, банки воздержатся от кредитования грузоотправителей, портовые склады окажутся переполнены, железнодорожные узловые станции забиты и т. д. В результате пострадает экономическая жизнь страны и многие стратегические расчеты окажутся нарушенными. Однако, ничего похожего на это не случилось. Каждый последующий прорыв немецких крейсеров сопровождался все меньшим успехом и говорил за то, что план крейсерско-набеговых операций противника или плохо разработан, или несвоевременен. Во всяком случае подобные операции могут принести плоды лишь тогда, когда страна испытывает крупные экономические затруднения и лишения. А осенью 1916 года Англия далеко не находилась в подобном положении: неожиданные неудачи перестали волновать британское общественное мнение и оно равнодушно переживало те или иные разочарования. Настоящая опасность—подводная кампания была встречена Англией со спокойной решимостью, а презрение к опасности, которое высказывал наш торговый флот, возрастало с каждым днем. Если бы действия неприятельских „корсаров“ на Востоке сопровождались крупными успехами и если бы в индийских портах начались частые появления пароходов с отпущенными пленными, длинные повествования которых несомненно создали бы в некоторой части населения известного рода впечатление, вполне возможно, что наш престиж на Востоке пострадал бы. Но этого не произошло, и если немцы лелеяли подобную мечту, то плохо рассчитали время своего выступления. Пока продолжалась война, Индия не переставала служить источником разочарования для наших врагов.

Возможно, конечно, что нападение на английское судоходство преследовало более широкие задачи и что надводные операции против морской торговли на океанах явля-

лись вспомогательными к таким же подводным операциям в английских водах. В таком случае время для нападения было выбрано противником правильно, но все-таки не оправдало его надежд. Прорыв немецких вспомогательных крейсеров лег известным бременем на наши океанские крейсерские силы и до некоторой степени повлиял на установленную организацию их службы, но в общем он не отвлек крейсера от возложенных на них задач, а лишь заставил изменить их дислокацию. Успех германских крейсерско-набеговых операций мог бы иметь место только в случае их длительности и большей интенсивности. Так, например, если бы на торговых путях в каждом из океанов появилось бы не один вспомогательный крейсер, а шесть, и нам не хватило бы судов для конвоирования войсковых транспортов в Атлантическом и Индийском океанах. Однако, при этом встает вопрос, удалось ли бы группе из четырех, пяти, или шести немецких „корсаров" столь же удачно выскочить из расставленных сетей, как одному. Нельзя не обратить внимания на то, что германское морское командование, которое вряд ли могло упустить из виду эти обстоятельства, не дало командирам *Меве*, *Зееадлера* и *Вольфа* никаких инструкций относительно соединенных действий, а выслало их для совершенно самостоятельных операций. Не подлежит никакому сомнению что все они не имели ни малейшего представления ни о местопребывании, ни о намерениях друг друга. В течение нескольких дней Люкнер оперировал в том же районе, что и Дона-Шлодиен, не зная о нахождении там последнего. А будучи взят в плен, Люкнер клялся, что не имел понятия о крейсерстве Нергера в Индийском океане. Командир *Вольфа*, повидимому, знал о нахождении в море *Зееадлера*, но никакого плана их совместных действий безусловно не существовало. В противном случае Люкнер после кораблекрушения мог бы легко избежать плена. Кроме того, если бы все три командира прорвавшихся крейсеров имели возможность обмениваться полученными сведениями об опасностях или выгодах того или иного района и если бы опыт, полученный *Меве* в Атлантике, сделался бы достоянием *Зееадлера* и *Вольфа*, они могли бы использовать его для соединенного нападения на торговые пути Индийского океана.

Все имеемые данные приводят к заключению, что инструкции, полученные командирами *Меве*, *Зееадлера* и *Вольфа*, не предусматривали попыток соединенных операций. Вполне вероятно, что это делалось нарочно ради соблюдения полнейшей секретности и с целью избежать тех ошибок, которые всегда возможны при выполнении сложного плана совместных операций.

Оставляя в стороне вопрос, насколько правильны были соображения, которыми руководствовалось германское

командование, мы должны сказать, что командиры *Меве*, *Зеeадлера* и *Вольфа* не являются ответственными за несогласованность операций. Если, имея возможность нанести Англии вред, они причинили ей только неприятность, то в этом повинны лишь те лица, которые отправили их в столь крупное предприятие с совершенно негодными средствами.

С первого взгляда кажется, что и мы разрешили вопрос далеко не удовлетворительно: имея в своем распоряжении грандиозные средства, Англия не сумела раздавить бросивших ей вызов трех ничтожных вспомогательных крейсеров. Однако, даже самое поверхностное изучение вопроса показывает, что возникшая проблема решалась на разумных основаниях. Именно эти основания и послужили причиной, которая лишила немецких „корсаров“ крупных успехов, хотя они и избегли уничтожения.

Существуют только два метода для отыскания противника в море: его надо искать или у места его выхода, или же там, где находится объект его действий. Оба эти метода были испробованы: первый метод потерпел неудачу, т. к. мы никогда не могли получить верных, а главное своевременных сведений—откуда можно ожидать выхода противника. Второй же, по мере того как менялась дислокация наших крейсерских сил, становился все действительнее и действительнее. Принятая система дозорной службы и направление судоходства по особо установленным путям фактически привели к тому, что все торговые суда оказались как бы под охраной конвоев. В результате неприятельские вспомогательные крейсера не могли приближаться к нужным им районам без риска встретиться со своими преследователями и количество их жерт постепенно сводилось к нулю. Как *Меве*, так и *Вольф* оставили океан и пошли в Германию потому, что „дичь“, за которой они охотились и которая их питала—исчезла.

ГЛАВА VII.

Германская морская политика 1916—1917 г.г.

I.

Хотя уступка, сделанная Америке в апреле 1916 года, подверглась в Германии суровой критике, нация в целом считала ее правильной [1]). Но не прошло и года, как страна так громко и настойчиво заговорила в пользу неограниченной подводной войны, что никакое правительство не могло бы пойти против этой меры. Государственные люди Германии изменили свои взгляды столь же радикально, как и ши-

---

[1]) См. III том стр. 277.

рокие массы населения: те, что в начале года стояли за уступки и осторожность, в конце года высказывали полную готовность поддержать политику нападения на морскую торговлю всех государств, не считаясь с тем, производится ли она под нейтральным или вражеским флагом.

Группа государственных и общественных деятелей, стоявших на прежней точке зрения, была чрезвычайно малочисленна и делала очень мало для пропаганды своих идей. Если же она иногда и возвышала голос, то он тонул в шуме требований беспощадной подводной войны, покрывавшем всю Германию.

Перемена в настроении зависила от многих причин. Разбирать все эти причины в нашем труде мы, конечно, не можем, но среди них существовали четыре чрезвычайно важные, на которых мы должны остановиться. Первая причина—это фанатическое убеждение германского генерального штаба, что подводные лодки дадут Германии желанную победу. Вторая—успех, достигнутый лодками в 1916 году. Этот успех был настолько блестящ, что не давал возможности возражать против тех, кто, ссылаясь на достигнутые результаты, требовал полной свободы подводных операций. Третье—неудачная попытка мирных переговоров и четвертое—нерешительный и робкий образ действий противников неограниченной подводной войны.

Решение согласиться на требования Америки, принятое в апреле 1916 года, последовало после жестокой борьбы между имперским канцлером и главной квартирой. Когда кризис миновал, разница в их взглядах обозначилась еще более резко, и на темнеющем политическом горизонте определенно обозначились две группировки германских правящих сфер.

Канцлер и его помощник Карл Гельферих стояли во главе партии [1]). Их поддерживали министр иностранных дел Ягов и граф Бернсторф. Последний, находясь в Вашингтоне, прекрасно понимал, что американский народ отлично сможет воевать, если найдет это для себя нужным, но этого не могли понять наилучшие в Европе военные профессионалы—германские генералы.

Четыре государственных деятеля Германии — Бетман-Гольвег, Гельферих, Ягов и Бернсторф были убеждены, что интересы их отечества требуют скорейшего заключения мира на возможно приемлемых условиях, и видели, что возобновление подводной войны означает гибель их политики, так как приведет Америку—этого вероятного мирового посредника—в лагерь врагов.

[1]) Erzberger—«*Erlebnisse in Weltkriege*», стр. 219.

Главным противником канцлера является генерал Фалькенгайн. Он еще продолжал занимать должность начальника генерального штаба, пост равный канцлеру, но неудачи под Верденом сказывались и положение Фалькенгайна пошатнулось. Поэтому, хотя он попрежнему настаивал на необходимости беспощадной подводной войны, считая, что только эта мера поможет сдвинуть с мертвой точки создавшееся положение, нельзя все-таки сказать, что ему принадлежала решающая роль в действиях германского правительства.

Общественное мнение Германии еще не пришло к окончательному заключению относительно беспощадной подводной войны. Ряд весьма влиятельных организаций, как например „Лига Землевладельцев“ (Bund der Landwirte) и „Центральная ассоциация Германских Промышленников“ (Zentral Verband Deutschher Industrieller), поддерживали требования о возобновлении подводной кампании против торговли без всяких ограничений. Президент Морской Лиги князь Сальм открыто заявил, что выступление Америки принесет Германии только пользу. А уволенный к этому времени в отставку адм. Тирпитц делал все, чтобы убедить прессу и общество в правильности своих взглядов. Популярность Тирпитца в широких массах была чрезвычайно велика; Эрцбергер считает, что голос этого человека сыграл для германской империи роковую роль. Бешеная пропаганда в пользу подводной войны, которую весь год вел флот, говорит, однако, за то, что значительная часть населения Германии колебалась, считая правильным, что правительство накладывает свою руку на планы моряков. Эта пропаганда говорит также и за то, что требовалось не мало усилий, чтобы убедить народ в необходимости столь крайней меры.

Собственно говоря, широкие массы Германии обыкновенно слышали голос только одной стороны. Морская цензура находилась сначала в руках морского министерства, т. е. того же Тирпитца, и он широко пользовался преимуществами своего положения. В течение 1915 года он составил официозный меморандум, неоднократно рассылавшийся различным влиятельным лицам и организациям, в то время, как записка одного из промышленных магнатов, желавших предупредить германский народ об опасных последствиях подводной авантюры, была положена под сукно и увидела свет только после первой декларации о подводной войне [1]. Канцлеру удалось изъять дело морской цензуры из ведения морского министерства и передать его в морской генеральный штаб, но действия новых цензурных руководителей не отличались от действий Тирпитца и его помощников. Если кто в германской империи должен был слышать все доводы той и дру-

[1] *Verhandlungen des Untersuchungsausschusses*, стр. 362-3.

гой из сторон, то это, конечно, так называемый Bundesrat т. е. федеральный совет, связывающий имперское правительство с государствами германского союза [1]).

Однако, морской генеральный штаб повсюду с упорством внедрял свои собственные взгляды, не считаясь с действительностью. Его представители летом 1916 года дали Bundesrat'у столь неверные цифры, что канцлер оказался вынужденным разослать всем государствам германского союза телеграммы с опровержениями [2]). На несчастье канцлера спор грозил потрясти все здание императорской Германии. В феврале 1916 года прусская нижняя палата вынесла резолюцию в пользу неограниченной подводной войны, не посоветовавшись и даже не поставив об этом в известность правительство. От рейхстага тоже можно было ожидать подобного сюрприза. Не исключалась возможность, что рейхстаг „повергнет к стопам монарха“ постановление совершенно неожиданное для правительства. Помимо этого, предстоящие парламентские дебаты несомненно должны были вызвать принципиальный спор: является ли возобновление подводной войны политическим вопросом или же вопросом чисто военным? В первом случае ответственность ложилась на канцлера, во втором—на начальника генерального штаба. Но оказалось, что дела человечества не укладываются в рамки административного устройства Германии; подводная проблема одинаково затрагивала как политические, так и чисто военные интересы. Спор зашел в тупик. Военное начальство доказывало, что вопросы подводной войны принадлежат исключительно ее компетенции. Бетман же настаивал на том, что решения, затрагивающие международные интересы, не могут приниматься помимо канцлера.

Такое коренное расхождение во взглядах не давало возможности найти компромисс и оставался только один законный способ положить конец спору, а именно представить дело на усмотрение императора. Однако, этого сделано не было и читатель сейчас увидит, на какие пришлось пойти уловки, чтобы обойти закон. Все чины германского высшего морского командования одинаково желали скорейшего возобновления подводной войны против торговли, но они по разному смотрели на то, какими способами можно успешнее всего провести в жизнь их взгляды.

Отправляясь в набег на Ловестофт (24 апреля 1916 г.), адмирал Шеер отозвал с торговых путей все подводные лодки и с тех пор не соглашался на подводные операции

---

[1]) Пруссия имела в Bundesrat'е 17 представителей, Бавария—6, Баден и Эльзас-Лотарингия по 3, Мекленбург и Брауншвейг по 2, остальные государства по одному.

[2]) Bethmann-Hollweg—*Betrachtungen zum Weltkriege.*

против торговли, пока они будут ограничены нормами международного права, хотя эти ограничения были установлены в соответствии с обещаниями, данными Америке.

Месяц спустя произошел Ютландский бой. Главнокомандующий германским флотом не замедлил использовать свой поднявшийся престиж, чтобы побудить императора стать на его точку зрения. „Впечатление, произведенное Ютландским боем на нейтральные государства“, писал Шеер „создает такую благоприятную обстановку, при которой мы можем использовать против Англии все средства, а, следовательно и возобновить интенсивную подводную кампанию“. Никогда за все время войны не было высказано более легкомысленного суждения. „Впечатление“, создавшееся после первых известий об эскадренном бое в Северном море, было в полном смысле слова эфемерное. Как только стали известны истинные результаты боя, оно рассеялось как дым. Флот Открытого моря нанес чувствительные потери отряду английских линейных крейсеров и спасся от Гранд-Флита, но неоспоримое господство на море осталось в руках Англии. Никакое моральное впечатление, а тем более временного характера, не имело никакой цены перед лицом подобного факта. Этот факт достаточно ясно говорил сам за себя и значение его становилось с каждым днем все понятнее не только нейтральным странам, но и врагу. Адмирал Тирпитц высказывал суждение, едва ли не столь же ошибочное, как и Шеер. „Победоносный, но не доведенный до конца бой“, писал он, „не мог после почти двухлетней войны дать нам длительных политических результатов, несмотря на все выгоды, полученные Германией от этого боя, так как за истекшее время общее положение дел изменилось в пользу Англии, и государства, остававшиеся еще нейтральными, потеряли веру в конечную победу Германии“. Правда, оценка, сделанная Тирпитцем, несколько правильнее оценки Шеера. Тирпитц признавал, что впечатление от германского отчета о бое носило временный характер и не имело существенного значения. Но он так же, как и Шеер, не захотел понять разницы между словами и фактами. За два года войны никакое событие не сыграло столь в пользу Англии, как Ютландский бой. Наше превосходство на море было продемонстрировано на практике. Германский морской генеральный штаб приводил более основательные доводы в пользу возобновления усиленной деятельности подводных лодок и тоже ссылался на результаты Ютландского боя. Неудача Флота Открытого моря не оставляла немцам другого оружия кроме лодок и штаб просил, в случае невозможности возобновить беспощадную подводную войну, дать ему возможность производить подводные операции, хотя бы и с некоторыми ограничениями, лишь бы только наносить вред Англии. Шеер не

соглашался ни на какие ограничения; 23 июля 1916 года начальник морского кабинета императора, адм. Мюллер, обратился к Шееру с письмом, оспаривая его теорию „все или ничего“. „Мои симпатии всецело на вашей стороне“, писал Мюллер, „но, к несчастью, вопрос далеко не так прост. Мы вынуждены с болью в сердце делать уступки Америке, а, следовательно, и нейтральным государствам вообще, но с другой стороны мы не можем отказаться от нападений на морскую торговлю.... пока еще возможных в Средиземном море. На начальнике морского генерального штаба лежит чрезвычайно неблагодарная задача постараться найти какой то способ производить то же самое и у берегов Англии“.

„Надо найти компромисс между жестокими требованиями подводного оружия, с одной стороны, и военными и политическими—с другой, при чем начальнику штаба приходится применять два последних“.

За письмом Мюллера последовал визит канцлера главнокомандующему флотом; Бетман-Гольвег высказал Шееру свой взгляд, сказав, что он лично безусловно против беспощадной подводной войны, которая неизбежно вызовет новые опасные инциденты и „отдает судьбу германской империи в руки командиров подводных лодок“. В своих воспоминаниях Шеер горько жалуется на это: „Итак, мы не воспользовались нашим подводным оружием, как острой саблей, которая несомненно должна была принести нам победу, а, по выражению моего начальника штаба адм. Трота, использовали его в качестве снотворного средства для успокоения нации. Сабля ударила по врагу тупым концом; народ не знал, что подводная кампания одни лишь разговоры, в Америке смеялись, отлично понимая, что от нее зависит решить, как далеко мы пойдем“.

Недальновидность Шеера не помешала ему однако понять, что невозможно быть одновременно в оппозиции как к гражданским членам правительства, так и морским. Вполне естественно, что в конце концов он перешел на сторону Хольтцендорфа и Мюллера. В своей книге Шеер это отрицает. Однако, разработанный Хольтцендорфом план ограниченной подводной войны вошел в силу осенью 1916 года и мы нигде не нашли указаний на дальнейшие возражения Шеера.

II.

Стараясь найти выход из создавшегося положения, канцлер пришел к заключению, что наилучший способ помочь Германии и самому себе—это навязать Америке мирное посредничество. Решение Бетмана было до известной степени правильным. Он отлично понимал, что уступка, сделанная морским генеральным штабом и главной квартирой, носит

временный характер и предвидел неизбежность новых домогательств в самом ближайшем будущем. Если же возведенная им преграда против возобновления беспощадной войны—делеко не прочная—рухнет, то последует катастрофа. Канцлер не верил в возможность „победоносного мира“ и был убежден, что возобновление неограниченных операций лодок явится первым шагом на пути к заключению мира между разбитой Германией и коалицией победоносных союзников.

Обеспечение посредничества Америки открывало дорогу к мирным переговорам и преграждало возможность дальнейших нападений на нейтральную торговлю. Таким образом, решение повлиять на правительство Штатов с целью побудить последнее к дипломатическому выступлению было вполне разумно. Но Бетман-Гольвег незнал, насколько далеко зашло американское правительство в своей готовности помочь союзникам, и не догадывался о предложениях, уже сделанных президентом Вильсоном главнейшим государствам Антанты. Если бы канцлер знал все это, то, вероятно, не стал бы искать помощи Америки и не противился бы возобновлению неограниченной подводной кампании. Более того, он наверно сам бы доказывал, что только сокрушающая победа может привести к удовлетворительным результатам. Последнее требует пояснений.

В течение 1915 года Вильсон, очевидно, пришел к мысли, что продолжающаяся в Европе война, уже затронувшая многие американские интересы, будет все более и более ощущаться Америкой и что ему не удастся удержать своих соотечественников от вмешательства в борьбу, если последняя очень затянется.

Президент заатлантической республики имел основание быть недовольным обеими воюющими сторонами. Но он, повидимому, решил, что легче будет разрешать все спорные вопросы с Великобританией и остальными союзниками, чем с центральными державами, и что если Америка выступит, то только на стороне Антанты. Однако, это было лишь собственное убеждение его ближайшего советника и друга полковника Хуза.

Вильсон считал своим долгом держать в полной тайне все, что он думает, и показывать соотечественникам пример нейтрального образа мыслей и поведения. Повидимому, большинство американского народа предполагало, что президент не имеет никакого другого плана кроме соблюдения нейтралитета и ограничится тем, что будет разрешать возникшие трудности по мере их возникновения. Но Вильсон, который хорошо понимал, во что могут развернуться эти трудности и какие вокруг них разгорятся страсти, не мог держаться подобной пассивной политики. Ее крупным недостатком, по его мнению, было то обстоятельство, что рано

или поздно он окажется лицом к лицу с такими затруднениями, которые потребуют вмешательства Америки, и если вся его политика будет с самого начала преследовать только соблюдение нейтралитета, то Соединенным Штатам в неожиданный момент придется выступить исключительно только по необходимости разрешить дипломатический спор. Поэтому, после довольно длительных колебаний, президент решил попробовать придти к соглашению с державами Антанты и послать для этой цели полковника Хуза в Европу. На Хуза возлагалась задача подготовить обе группы воюющих к предстоящему выступлению Америки с предложением мирной конференции. Однако, предложение каждой из воюющих сторон должно было быть сделано в различной форме. Державам Антанты надлежало сообщить, что, если немцы откажутся от разумных мирных условий и сорвут конференцию, С. Ш. А. немедленно выступят на стороне союзников. В числе условий входило восстановление Бельгии и Сербии, передача Эльзас-Лотарингии—Франции, Константинополя—России, итальянской части Австро-Венгрии—Италии и образование независимого польского государства. За территориальные потери Германию предполагалось удовлетворить колониальными компенсациями. Воюющие должны были дать гарантии против наступательных войн в будущем, по заключении мира приступить к разоружению и образовать лигу для защиты дела мира. Указанное выше предложение, которое, по мнению Хуза, фактически являлось помощью союзникам, в январе 1916 года было сообщено лондонскому и парижскому кабинетам. Грей и ряд других британских министров приняли его благосклонно, Бриан же отнесся к предложению сдержанно. Ответа не последовало.

Само собой разумеется, что предлагаемое мирное посредничество могло быть предложено германскому правительству только в очень осторожной, замаскированной форме. Когда Хуз в конце января посетил Берлин, он, повидимому, дал понять немецким министрам, что обе воюющие стороны будут приглашены на конференцию, где им будет предложено сговариваться об условиях мира и улаживать все территориальные споры самостоятельно. С. Ш. А. же отойдут в сторону и примут участие в конференции лишь по вопросу о разоружении и создании лиги для защиты дела мира. Во всяком случае, так понял американское посредничество граф Бернсторф.

Германские государственные деятели не высказали своего определенного мнения по поводу предложения Хуза, но канцлер, вероятно, не подозревал истинных намерений С. Ш. Америки и беседа с Хузом носила самый дружественный характер. Однако, из разговоров с Бетманом, Циммерманом и Яговым, Хуз убедился, что нет ни малейшей

надежды на то, чтобы центральные державы согласились на те мирные условия, которые Вильсон и он считают приемлемыми.

В феврале Хуз снова приехал в Лондон на этот раз в твердой уверенности, что за мирным посредничеством С. Ш. А. должно последовать их выступление.

В Вашингтон он вернулся в начале марта и после совещания с президентом запросил Грея, готовы ли союзники предложить Америке взять на себя роль посредника на переданных им условиях? Ответ Грея гласил, что британское правительство не может взять на себя инициативу в вопросе приглашения Франции на мирную конференцию. Вильсон и Хуз поняли ответ за отказ от предложения Соединенных Штатов и англо-американские отношения стали значительно менее дружескими. Граф Бернсторф быстро заметил перемену, но так и не догадался об ее истинной причине.

Таково было положение дел, когда германский министр иностранных дел телеграфировал своему послу в Вашингтон директиву о необходимости добиваться посредничества Америки. В подробной телеграмме, отправленной 27 мая, графу Бернсторфу указывалась та сложная, запутанная и хитрая система действий, которой ему надлежало следовать. Считалось непреложной истиной, что президент будет стоять за мир на базисе status quo ante. Подобный оборот дела был неприемлем для Германии. Поэтому послу предписывалось удержать правительство Штатов от определенного и точного предложения центральным державам, но сделать это ему надлежит в такой форме, чтобы достигнуть цели, не подвергая опасности германо-американские отношения [1]). Эта телеграмма прекрасно иллюстрирует неразбериху, все еще царившую в „высоких сферах“ Германии, и исключительно тяжелое положение самого канцлера. Мы знаем, что как канцлер, так и его ближайший советник Гельферих лично сами втайне считали приемлемым мир на основе status quo ante [2]). Но они не смели открыто высказывать своих взглядов и Бетман был вынужден требовать от посла проведения политики, противоположной той, которой он сочувствовал и которую находил правильной.

Граф Бернсторф немедленно отвечал, что он совершенно лишен возможности повлиять на форму и срок выступления президента. Посол сразу почувствовал, что за полученной им директивой скрывается какая то тайная причина, и в точных и определенных выражениях предупредил свое правительство о необходимости оставить всякую надежду на то, что С. Ш. А. в случае отказа держав Антанты от посредни-

---

[1]) Bernstorff—«My Three Years in America» стр. 237.
[2]) Helfferich—«Der Weltkrieg». Vol II, стр. 299.

чества Вильсона (13 июля 1916 г.) согласятся на возобновление подводной кампании [1]).

„Извилистые" инструкции канцлера Бернсторфу служат наглядным доказательством тех трудностей, с которыми приходилось бороться канцлеру. Бернсторф уже в начале спора, овладевшего германскими правительственными кругами, понял, что весь вопрос сводится к борьбе двух течений: одно течение—мирные переговоры, другое—неограниченная подводная война. Этот откровенный и прозорливый взгляд несомненно должен был найти сторонника в лице Бетмана.

Таким образом, последняя телеграмма канцлера Бернсторфу являлась до известной степени шагом вперед. Возможно, что канцлер предпринял бы и другие подобные шаги, если бы не произошло событие, которое сильно поколебало его положение.

III.

27 августа Румыния выступила на стороне держав Антанты. Появление нового противника произвело в Германии большое впечатление. Австрия только недавно едва не пала под ударом армии Брусилова, а теперь у нее на фланге оказался еще один враг. Было совершенно очевидно, что опасность усиливается и, чтобы справиться с этой опасностью, надо сделать какое то чрезвычайное усилие. Германское правительсто действовало быстро. Через два дня после объявления Румынией войны фельдмаршал Гинденбург был назначен начальником большого генерального штаба, а его помощник Людендорф—генерал-квартимейстером. Не прошло и нескольких недель, как уже были приняты меры против румынского вторжения в Венгрию.

В дальнейшем читатель увидит истинное значение и последствия новых назначений.

Гинденбург не был сделан „военным диктатором", функции начальника генерального штаба остались прежние и его назначение вовсе не означало победу консервативных партий рейхстага или прусского ландтага. Тем не менее оно парализовало деятельность гражданских помощников императора и свело роль главы государства к обязанности объявлять решения его начальника штаба.

Причину подобной удивительной перемены надо искать в истории Германии и в характере ее народа. Все традиции Германии и все ее законы показывают, что в минуты опасности народ всегда верил, что спасение может придти только от какого то одного великого человека. Теперь же все складывалось так, что Гинденбург и есть тот человек,

---

[1]) Bernstorff, стр. 240.

который в силах спасти страну от нависшей опасности. Вполне возможно, что военные таланты Гинденбурга не превышали дарований Макензена или Фалькенгайна; но Гинденбургу удалось повернуть поток русского вторжения в Пруссию в 1914 году и успех крупных поражений России в последующем году приписывался главным образом ему. Он избавил своих соотечественников от кошмара, преследовавшего их почти целое столетие, и германский народ смотрел на Гинденбурга—правильно или нет—как на своего единственного избавителя от ужасов традиционного казацкого террора.

Бетман-Гольвег полностью оценивал последствия появления Гинденбурга в главной квартире. Оно не означало, говорил канцлер, что новый начальник штаба получит особые полномочия, а лишь ведет к тому, что никакое правительство, пытающееся противиться его взглядам, не устоит под напором возмущенного общественного мнения.

На парламентскую жизнь страны назначение Гинденбурга тоже повлияло очень сильно.

За все время войны правительство опиралось в рейхстаге на партию центра. Центр никогда не отказывал в поддержке и в критическую минуту, когда произошло потопление *Sussex*, лидеры партии позаботились, чтобы в рейхстаге не оказалось большинства в пользу подводной войны. С тех пор партия центра не поддержала ни одной резолюции, направленной против правительства. Но с назначением нового начальника генерального штаба канцлер увидел, что на поддержку центра нельзя рассчитывать с прежней уверенностью. „Партия центра“, пишет Бетман, „отказалась теперь от обычной практики и пожелала быть свободной в своих парламентских выступлениях“. Как только Гинденбург вступил в должность, в г. Плессе [1]) состоялось широкое совещание при участии министров и представителей армии и флота. Насколько нам известно, на совещании разбирался только вопрос относительно возобновления беспощадной подводной войны. Должно ли быть разрешено флоту использовать в дальнейшей борьбе всю мощь находящихся в его распоряжении средств?

На заседании присутствовали Гинденбург, Людендорф, военный министр ген. Вильд фон-Хогенборн, морской министр адм. фон-Капелле, начальник морского генерального штаба адм. Хольтцендорф, адм. Кох, канцлер Бетман-Гольвег, министр внутренних дел Гельферих и министр иностранных дел Ягов. Обязанности секретаря исполнял барон фон Грюнау.

---

[1]) Место пребывания германской главной квартиры в 1916 году. *Ред.*

Заседание открылось выступлением адм. Хольтцендорфа, огласившего тщательно разработанный подробный доклад морского генерального штаба. Главные аргументы Хольтцендорфа были направлены против тех противников беспощадной подводной войны, которые доказывали, что подобная мера неизбежно втянет в войну С. Ш. А. Возможность объявления войны Вашингтонским правительством допускалась, „но что могут сделать С. Ш. А. своим выступлением?“ говорилось в докладе. „У Соединенных Штатов нет необходимого для помощи Антанте тоннажа, что же касается нейтральных государств, то на них вряд ли повлияет позиция Америки. Голландия объявит войну первой же державе, нарушившей неприкосновенность ее территории. Дания во всяком случае останется нейтральной. Государства Южной Америки лишены всякой возможности противиться операциям подводных лодок, т. к. их судоходства не хватает даже для вывоза урожая хлебов“.

Задав затем вопрос, смогут ли Турция, Болгария и Австро-Венгрия выдержать еще одну зимнюю кампанию? Хольцендорф сказал: „я не вижу причины, чтобы *finis Germaniae* наступил от применения оружия, которое бьет по Великобритании, и склонен думать обратное—к такому концу скорее всего приведет пренебрежение к этому оружию“.

Министр иностранных дел пытался доказать ошибочность взглядов Хольтцендорфа на политическую обстановку. Если С. Ш. А. присоединятся к врагам центральных держав, то от их выступления произойдут такие последствия в нейтральных странах, которые не поддаются учету. „На Германию“, говорит Ягов, „будут смотреть как на бешеную собаку и все ополчатся против нее. Когда неограниченные подводные операции начались впервые, нейтральные государства сильно заволновались“.

Ягов указывал на невозможность сравнивать давление, оказываемое на нейтральные государства Англией, с тем, что испытывают эти государства от давления Германии. Англия не затрагивает интересы отдельных лиц; меры, которые она принимает, касаются только торговых фирм, обществ, пароходных компаний и т. п. организаций, но за свое вмешательство в их дела Англия предоставляет этим организациям и известные выгоды. Германское же вмешательство связано с уничтожением судов и гибелью людей.

Вслед за Яговым выступил с резкой критикой статистических данных Хольтцендорфа министр внутренних дел Гельферих. Великобритания обладает торговым флотом водоизмещением в $12^1/_2$ миллионов тонн. Из общего числа этого тоннажа только часть его обслуживает непосредственно Великобританию, остальная же часть занята мировой торговлей. Если предположить, что Германии удастся сокра-

тить эти $12^1/_2$ миллионов, то Великобритании придется лишь перевести часть тоннажа, занятого мировой торговлей, из-за границы в отечественные воды и на этом дело закончится. До „уничтожения“ Англии будет по прежнему далеко. „Хольтцендорф не может отрицать“, указывал Гельферих „что Германия сократила свое судоходство и довольствуется только 5 миллионами тонн. Почему же Англия не может сократить свои потребности и сделать то же самое?“

Доводы относительно того, что вступление в войну С. Ш. А. не принесет Германии вреда, не выдерживают никакой критики. „До настоящего момента“, говорил Гельферих, „Антанта получила от Соединенных Штатов 1 250 миллионов долларов. Если же Америка вступит в войну, то все ее денежные и другие запасы поступят в распоряжение Антанты, т. к. дело союзников станет делом Америки». Свою речь министр внутренних дел закончил следующими словами: «в применении подводного оружия против торговли я вижу лишь один результат—катастрофу».

После Гельфериха слово взял морской министр адм. фон-Капелле. Он заявил, что по убеждению флота только неограниченная подводная война может привести к скорейшему миру, и привел при этом несколько далеко неубедительных доводов, смысл которых сводится к тому, что даже в случае «неполного успеха подводной кампании, вреда не произойдет».

Затем наступила очередь канцлера. Он имел предварительный подробный разговор с Гинденбургом и согласился с ним, что нельзя принимать определенного решения в такой момент, когда общая военная обстановка продолжает вызывать сомнение. Кроме того Бетман не мог ручаться, что неожиданная декларация о подводной войне не вызовет разрыва между Данией и центральными державами и не будет рассматриваться всем миром как «акт отчаяния». Канцлер проявил гораздо больше здравого смысла, чем его морские коллеги, заявив, что ожидаемый от подводной кампании результат—капитуляция Англии—представляет собой утверждение, которое никто доказать не может. «Мы не в состоянии окружить Англию стальным кольцом», убеждал Бетман своих оппонентов. „Наша блокада может быть прорвана, т. к. противник сможет организовать конвоирование пароходов военными судами“. Канцлер считает невозможным принимать какие либо решения, „пока не выяснится общая военная обстановка“.

Хольтцендорф отвечал: „я твердо убежден, хотя и не могу привести доказательств, что двухнедельные неограниченные операции подводных лодок приведут к тому, что нейтральные государства отшатнутся от Англии“. По этому

поводу Хольтцендорфу дали наглядный урок психологии норвежцы.

Выступивший вторично адм. Капелле указал на увеличение количества больших *U*, число которых удвоилось, обратив при этом внимание присутствующих на мощь этих лодок. Гельферих отстаивал свою точку зрения, доказывая, что все новые попытки в области подводной войны приведут лишь к новым усилиям Англии и к совершенствованию ее противоподводной организации.

Хольтцендорф возражал: „Мы находимся в трудном положении и должны как то действовать. Можно не угрожать нейтральным государствам, а предложить им вести себя по отношению к Германии так же, как они ведут себя по отношению к Англии“.

Подобный взгляд, явно нелепый для всякого здравомыслящего человека, уже высказывался Шеером и Тирпитцем, но как указывалось выше был блестяще опровергнут Яговым.

Предупреждая о ненадежном настроении в Дании и других нейтральных странах, канцлер в оценке военной обстановки вполне присоединялся к взглядам Гинденбурга и его генерал-квартирмейстера. „К югу от Карпат“, говорил Людендорф, „подвигается румынская армия. Румыны плохие солдаты, но австрийцы еще хуже... Каждый лишний человек на западном и восточном фронтах должен быть нами отправлен в Румынию. Если Голландия и Дания объявят нам войну, мы не сможем оказать им сопротивления“... Гинденбург также придерживался мнения о невозможности рисковать, пока не выяснится положение дел на фронте. „В настоящую минуту нельзя вынести решения“ заявил фельдмаршал. „Я дам знать, когда наступит это время“.

Таким образом, Бетман-Гольвегу удалось временно направить русло спора в желательном для него направлении. Канцлер был твердо убежден, что нельзя выносить решения, пока военная обстановка продолжает оставаться туманной, и до совещания с Австрией и другими союзниками Германии. Пока над Австрией нависла угроза, которая грозит окончательно парализовать силу ее сопротивления, представляется по меньшей мере неразумным втягивать ее в войну с новым противником. Через несколько дней открывается сессия рейхстага и канцлер предполагал заявить лидерам партий, что „решение относительно подводной войны отложено и что фельдмаршал Гинденбург заявил о необходимости обождать до выяснения результатов операции против Румынии, когда он сможет высказать свое окончательное мнение“.

Итак, совещание в Плессе закончилось, но вопрос относительно неограниченной подводной кампании разрешения не получил. Канцлер, хотя и показал, что он склоняется больше

в сторону выводов Гельфериха, чем Хольтцендорфа, тем не менее он еще не высказал своих принципиальных взглядов на подводную войну вообще. Один только Ягов говорил таким языком, который показал, что мыслящие люди Германии находятся не среди ее военных деятелей, а среди гражданских. „Умиротворить нейтральные страны невозможно“, указывал министр иностранных дел“ они проявили исключительное волнение во время первой подводной кампании и это вполне понятно. Разница между методами Германии и Англии прежде всего заключается в том, что мы для давления на нейтральные страны уничтожаем суда и людей, а Англия достигает этой цели лишь тем, что ограничивает свободу их торговых операций“. Эта простая истина была одинаково понятна как союзникам, так и голландским и скандинавским купцам. Для немецкого государственного человека потребовалось длительное методическое изучение вопроса раньше, чем придти к сделанному заключению. Германские же генералы не сумели ее понять даже и тогда, когда им ее разъяснили.

IV.

После описанного выше совещания разработанный Хольтцендорфом план безпощадной подводной войны остался лежать без движения. Но Хольтцендорф имел полную возможность продолжать ограниченные подводные операции и делал это с величайшей энергией и настойчивостью. Командиры лодок мало обращали внимания на обещания, данные германским правительством, и пароходы сплошь и рядом топились без предупреждения; но руководители немецкого флота были совершенно правы, утверждая, что президенту Вильсону будет трудно защищать „священные права человечества“, пока не угрожает опасность жизни и достоянию американских граждан. Активность неприятельских *U* не прекращалась. Наглядным доказательством этого служит нижеприведенная таблица потерь Англии, имевших место после случая с *Sussex*'ом. При этом следует указать, что в августе тяжесть потерь легла главным образом на судоходство наших союзников.

	Потери в европейских водах и в Атлантическом океане. (От мин и торпед).	Потери в Средиземном море. (От мин и торпед).
Июнь	5	10
Июль	9	19
Август	11	12

Потери в отечественных водах медленно, но верно, возрастали и этот факт приобрел впоследствии чрезвычайно

важное значение. Предполагалось, что уступка, сделанная Америке, не даст возможности продолжать подводные операции нигде, кроме Средиземного моря. Но Хольтцендорф доказал обратное, т. е., что возможность нападения на британскую торговлю в пунктах ее сосредоточения вблизи английских берегов осталась.

Хольтцендорфу надо было склонить на свою точку зрения новый состав высшего командования. 10 сентября, немного больше, чем через неделю после совещания в Плессе, в главную квартиру с поручением к Людендорфу прибыл представитель морского генерального штаба кап. 1. р. фон Бюлов [1]).

Бюлов начал свой доклад с утверждения, что сведения относительно нейтральных государств, находящиеся в распоряжении штаба, не соответствуют последним сообщениям канцлера. Возобновление неограниченной подводной войны произведет впечатление силы Германии и послужит тем фактором, который повлияет устрашающим образом на государства, готовые к разрыву с центральными державами. Отвечая Бюлову, ген. Людендорф заявил, что в вопросах политических он вынужден придерживаться взглядов канцлера и что у него нет ни одного лишнего солдата, чтобы выставить на границах Дании и Голландии. При этом Людендорф выразил свое сожаление, что „вопрос чисто военный“ обсуждается как вопрос общей политики. По окончании приема Бюлов передал генерал-квартирмейстеру памятную записку, составленную морским генеральным штабом при участии группы ученых и банкиров. Три дня спустя Людендорф снова принял Бюлова и на этот раз открыто заявил, что он будет стоять за возобновление беспощадной подводной войны, как только окрепнет положение на фронте [2]).

Бюлов дословно записал разговор с Людендорфом и копию записи послал последнему. На своем экземпляре он сделал следующие пометки, предназначавшиеся только для Хольтцендорфа [3].).

---

[1]) Ludendorf. «*Urkunden des obersten Heeresleitung*» стр. 302.

[2]) Несколько лет спустя в Германии разгорелся жестокий спор по поводу записки, представленной Бюловым в главную квартиру. Морской генеральный штаб обвиняли в том, что он собрал людей, не имевших никакого права говорить по вопросам экономики, промышленности и торговли, и при помощи их составил документ, в котором были приведены статистические сведения, исключительно говорящие в пользу неограниченной подводной войны. Эрцбергер в своей книге (стр. 214) говорит тоже самое. Руководителя крупнейшей пароходной компании в Германии «Гамбург-Американской линии»—Баллина, фактического главу едва ли не всего германского судоходства, ни разу за всю войну не запросили, каково его мнение относительно подводной войны против торговли.

[3]) *Beilagen zu den Stenographischen Berichten des Untersuchungsausschusses, Teil* IV, стр. 181.

„Генерал Людендорф верит в успех подводной войны... Он не считает возможным достигнуть решительных результатов, действуя только на сухом пути. Но он верит в авторитет канцлера и опасается датской угрозы. Канцлер твердо стоит на своей точки зрения и будет продолжать это делать, т. к. не сочувствует подводной войне, и может терроризировать Людендорфа датским привидением, а следовательно, оттягивать дело...

Поэтому мы должны:

1) В отношении Людендорфа

а) энергично доказывать ему невыгоды задержки,

б) попытаться при помощи донесений наших морских агентов и т. п. ослабить веру в датскую и голландскую опасности.

2) В отношении канцлера:

стараться убедить его в необходимости смягчить вынесенный им вердикт относительно Дании. Я думаю, что меморандум Калкмана может повлиять на канцлера равно, как и Баллин. Возможно, что первый сможет действовать через последнего".

Однако, канцлер торопился; сознавая, что вынесенная на совещании в Плессе резолюция даст ему лишь ограниченный срок противодействия влияниям, направленным в пользу неограниченной подводной войны, он решил использовать последний остающийся в его распоряжении способ, т. е. обратиться с подробным изложением вопроса к императору.

Представленный Бетманом доклад не оставлял никаких недомолвок: война может быть доведена до конца или беспощадными подводными операциями или же путем дипломатических переговоров. Начинать подводную кампанию можно лишь тогда, когда попытки дипломатов потерпят неудачу, и канцлер просил разрешения предписать Бернсторфу вступить в переговоры с президентом С. Ш. А., настаивая, чтобы посол по возможности старался побудить Вильсона к скорейшему выступлению. В надежде, что после получения согласия главы государства высшее морское командование не будет ставить ему палки в колеса, канцлер сказал императору, что Хольтцендорф поставлен в известность о содержании доклада, который написал при его участии. Император одобрил предложение и необходимые инструкции были посланы в Вашингтон. Таким образом, Бетман пока еще оставался—хотя и номинально—руководителем имперской политики. Если бы он нашел поддержку своих начинаний у тех государственных людей, у которых он ее искал, его попытка начать мирные переговоры при содействии американской дипломатии быть может и увенчалась бы успехом. Однако, несмотря на назначение на все-

объемлющий военный пост Гинденбурга, государственное управление Германии по прежнему страдало от отсутствия единства руководства. Отдельные высшие гражданские должностные лица и строевые начальники продолжали преследовать поставленные ими цели, не считаясь с общей политикой, проводимой канцлером.

Первый подал пример Шеер. Между 3 сентября и 22 ноября—точная дата осталась невыясненной—он прислал в главную квартиру своего начальника штаба, адм. Трота, для переговоров с Людендорфом [1]). Если это второе совещание морских и сухопутных руководителей описано в дошедших до нас документах правильно, то мы можем придти лишь к следующему заключению. Сухопутное и морское командование решили противиться дипломатическим попыткам канцлера всеми доступными им средствами. По целому ряду вопросов Людендорф и Трота пришли к полному согласию. А именно: 1) невозможно довести войну до благополучного конца («zum guten Ende»), не возобновив неограниченной подводной войне, 2) ни при каких обстоятельствах нельзя вести ограниченной подводной войны, 3) все отдельные соглашения, заключенные с северными государствами — Швецией, Норвегией и Данией — должны быть расторгнуты возможно скорее, т. к. нельзя оставлять никаких „прорех“ («gaps») в подводных операциях и 4) „поворота назад“ быть не может.

Каждый из этих пунктов бил по переговорам канцлера: если только неограниченные подводные операции могут довести войну до „благополучного конца“, то совершенно ясно, что дипломаты доведут ее до „худого конца“; ограниченные подводные операции как раз являлись теми операциями, которых, по мнению канцлера, должен был придерживаться германский флот. Что же касается третьего пункта соглашения Людендорфа и Трота, то за расторжением договоров с иностранными государствами должен был бы последовать роспуск министерства иностранных дел и образование при главной квартире небольшого отдела для разрешения вопросов иностранной политики.

Приведенное выше замечательное соглашение не могло, конечно, изменить решения, уже принятого правительством, но оно проливает яркий свет на разногласия, царившие в государственном управлении Германии, и показывает невозможность согласованных действий различных его органов.

Инструкции, посланные графу Бернсторфу, запоздали. Они были получены в Вашингтоне тогда, когда всякая надежда на выступление американского правительства до

[1]) Шеер, стр. 247.

наступления зимы исчезла, т. к. Вильсон решил ждать до новых выборов. Для того, чтобы понять причину отсрочки, необходимо бросить беглый взгляд на события, имевшие место в столице Америки летом текущего года.

В июле 1916 года президент С. Ш. приказал своему лондонскому послу прибыть в Вашингтон. Посол не объяснил нашему министру иностранных дел причины вызова, но Грей понял, что его отъезд находится в связи с предложениями, сделанными полковником Хузом в начале года. Со времени нашего ответа на эти предложения Вильсон произнес несколько таких речей, которые заставили Грея серьезно призадуматься над вопросом, намеревается ли американский президент выступить с мирными предложениями на условиях, столь же дружественных как те, о которых говорилось в январе [1]).

27 мая в заседании, посвященном годовщине дня основания американской Лиги Мира, президент Вильсон произнес речь. Он, конечно, понимал, что ему придется говорить перед аудиторией, которая желает видеть его в роли мирного посредника, но которая не знала, что он уже делал попытку в этом направлении и потерпел неудачу. Кроме того Вильсон прекрасно понимал, что те иностранные государственные деятели, к которым он в начале года обращался с мирными предложениями, подвергнут самой жестокой критике все, что он скажет.

Все это заставляло его быть чрезвычайно осторожным, но даже те лица, которые разделяли все сокровенные мысли президента или думали, что разделяют их, даже и они считали, что речь Вильсона была слишком осторожна.

Свое заявление Вильсон начал с заявления, что Соединенные Штаты оставляют в стороне вопрос о тех „таинственных источниках, которые приняли размеры столь громадного неудержимого потока, и мы не заинтересованы в поисках и исследованиях этих источников“.

Были ли слова Вильсона только формой для замаскирования помощи, предложенной союзникам в начале года, или они означали, что предложение потерпело неудачу и не возобновится на столь же благоприятных условиях?

Во всяком случае Грей отнесся к речи с подозрением. Перед от'ездом американского посла в Вашингтон он имел с ним беседу. На этот раз Грей держался значительно сдержаннее, чем при свидании с Хузом, и высказал гораздо меньше готовности пойти навстречу в вопросе американского мирного посредничества. Во первых, мы отлично понимали, что слова „свобода морей“ означает ничто иное, как подчинение той политике, против которой мы уже давно

---

[1]) Grey—„*Twenty five years*“. Vol II, стр. 128—30.

протестовали и которая в конце концов вела к тому, чтобы свести на нет наше превосходство на море. Во-вторых, Грей совершенно откровенно заявил послу, что слова президента о „таинственных источниках“ причин войны звучат крайне несправедливо по отношению к Англии. В заключение он предупредил представителя заатлантической республики, что мы никогда не согласимся на мирное посредничество, если не согласится Франция. „Во всяком случае“, сказал Грей, „Англия не может ни делать, ни принимать какие либо предложения, пока ее новая армия не выполнит всего того, что в ее силах“. Иначе говоря, мы были полны надежд на успех конечной победы и отнюдь не расположены позволить отодвинуть себя в сторону, пока наша уверенность в возможности достижения победы не была поколеблена.

Слова Грея должны были показать американскому послу, какая пропасть лежит между взглядами президента Вильсона и нашими и как легко это разногласие может разрости́сь в открытый антагонизм. Мы были преисполнены надежды на конечную решительную победу и были готовы сделать все, чтобы достигнуть цели. Американское же правительство было уверено, что ни одна из воюющих сторон не сможет достигнуть решительных результатов на театре военных действий, и основывало свои расчеты на успех посредничества на уверенности, что все воюющие державы в ближайшем времени убедятся в невозможности сдвинуться на фронте с мертвой точки. Таким образом, позиция, занятая Англией, нарушила расчеты на быстрое разрешение вопроса. Кроме того возражение Грея по вопросу о войне на море и морской силе потрясали все здание американской морской политики: Вильсон так желал вести свое посредничество, чтобы воюющие державы на будущей мирной конференции сами бы уладили территориальные проблемы, а он мог бы лишь председательствовать в международном конгрессе по выработке мер против будущих войн и по установлению „свободы морей“, при которой „военные флоты смогут действовать только друг против друга, но отнюд не против торговли и не для целей блокады“ [1]).

Подобная точка зрения Вильсона не могла рассматриваться нами иначе как противной интересам Англии и не соответствующей тем результатам войны, которых мы добивались. Пока германские армии занимали Бельгию и часть территории Франции, было невозможно посредством дипломатических переговоров заставить их уйти назад. Одинаково невозможно было принудить центральные державы возместить нашим союзникам все понесенные ими убытки, не говоря уже о возвращения Франции Эльзас-Лотарингии.

---

1) Bernstorff, стр. 249.

На последнее немцы никогда бы не согласились. А между тем именно эти три требования являлись нашими основными условиями мира. Без соблюдения их Европейское равновесие оказывалось настолько нарушенным, что о создании Лиги Мира не могло быть и речи. Правда, Вильсон уполномочил Хуза заверить союзников, что Соединенные Штаты в случае крайности готовы поддержать силою большинство мирных требований. Это во всяком случае говорило за то, что американский президент заинтересован картой Европы гораздо больше, чем хотел показать. Но общее впечатление от речей и предложений Вильсона сводилось к тому, что его мало трогает вопрос относительно указанных выше условий. Истинная же цель его выступлений—это всеобщее разоружение и образование лиги для поддержания мира, т. е. проведение таких мер, которые мы не считали возможным обсуждать, пока в Европе не будет разрешен территориальный вопрос.

Даже Грей, который обсуждал с Хузом секретное предложение Вильсона и который лучше других европейских государственных деятелей был осведомлен о намерениях президента, опасался, что американский план будущих мирных переговоров неприемлем для Англии.

Причина тому была простая—самые существенные для нас вопросы Вильсон был склонен считать второстепенными.

Вполне возможно, что Вильсон сознавал это обстоятельство, и вот почему он был так сдержан и казался расстроенным [1]) при свидании с приехавшим из Лондона Педжем [2]). Если сознание этого факта действительно заставляло Вильсона призадуматься, оно не могло не вынудить его отложить выступление в роли мирного посредника. Никакой американский президент не мог бы со спокойной душой принять участие в мирной конференции, на которой его главными оппонентами будут демократические государства западной Европы.

Мы не будем подробно останавливаться на причинах, вызвавших отсрочку выступления Вильсона. Эти причины гораздо менее интересны, чем их последствия, т. к. уже через два месяца все дипломатические выгоды, достигнутые с таким трудом Бетман-Гольвегом и Бернсторфом, растаяли как дым.

Нельзя отрицать, что в описываемый момент американское общественное мнение повернулось к нам спиной. Однако, президент прекрасно видел, что столь неожиданно установившиеся дружеские отношения между Соединенными Штатами и Германией лежат на весьма непрочном фундаменте. Его послание американскому народу по случаю

---

[1]) Page. *Life and Letters,* стр. 188.
[2]) Американский посол в Лондоне. *Ред.*

переизбрания было составлено в таких выражениях, которые нельзя было понять иначе, как предупреждение германскому правительству о том, чтобы последнее не возлагало слишком много надежд на существующее положение вещей. „Война коснулась прав наших собственных граждан“, говорилось в послании, „это неизбежно“... „Наши основные принципы говорят, что в тех случаях, когда нарушены имущественные права, они могут быть востановлены предъявлением соответствующих исков после окончания войны и никакое современное государство не может отказаться от их удовлетворения. Но нарушение законов человеколюбия не может быть возмещено ничем. Потеря жизни невознаградима, равно как нарушение суверенных прав нации не может быть компенсировано никакими возмещениями за понесенные протори и убытки. Государство, пренебрегающее этими прописными истинами, должно ожидать, что его незаконным действиям будет положен предел и его потребуют к ответу, не останавливаясь перед необходимостью открытого вызова или сопротивления“.

Казалось бы, что подобные слова должны были заставить призадуматься адм. Хольтцендорфа и остановить его в выполнении безумного плана. Но Хольтцендорф был лишен способности размышлять о чем либо другом, „кроме как о подводных лодках и о радиусе их действия“.

В течение сентября германские *U* проявляли большую активность, но не оперировали вне своих обычных районов. В Средиземном море было утоплено 19 британских судов, в Северном—11; в Бискайском заливе, на западных подходах к Каналу и у берегов Португалии погибло 12 судов. Так же, как и в августе, нейтральные государства понесли еще более тяжелые потери. Одна только Норвегия потеряла 26 судов общей вместимостью в 45 000 тонн. В Северном Ледовитом океане было взорвано 7 норвежских судов, одно русское и одно английское. В октябре зона подводных операций немцев значительно расширилась. Шесть пароходов погибло в Белом море, а 9 октября жители восточных штатов Северной Америки прочитали в газетах ошеломляющее известие, что германская лодка оперирует у пловучего маяка Nantucket. Это была *U-53*, которая под командой кап.-лейт. Ганса Розе пересекла Атлантический океан и, наконец, прибыла в Ньюпорт, где и встретила самый радушный прием у местного морского начальства. Обменявшись визитами, командир лодки покинул американскую гавань и, утопив у внешнего маяка пять судов, возвратился в Германию.

Возмущение и раздражение, вызванное этим посещением, разлилось по Америке как пламя пожара. С первых дней войны американцы чрезвычайно болезненно относились

к вопросу об использовании воюющими своих прав в территориальных водах Соединенных Штатов. В 1914 году наши дозорные крейсера шли следом за несколькими пароходами, направлявшимися в Нью-Иорк и Бостон. Американское правительство, не взирая на то, что действия английских крейсеров не противоречили существующим нормам международного права, немедленно заявило протест. Во время президентских выборов произошел новый случай, вызвавший обиду за неприкосновенность американских прибрежных вод, и нашему адмиралу было предписано воздержаться от наблюдения за Нью-Иорским и Чезапикским заливами, пока не уляжется поднятый в газетах шум. Поэтому можно себе представить, что началось в заатлантической республике, когда стало известно, что *U-53* фактически перенесла подводную войну на побережье Америки и топит суда на глазах смотрителей американских маяков, пользуясь во время операций американскими навигационными знаками. Немцы оправдывались тем, что пароходы были утоплены вне пределов территориальных вод и с соблюдением правил крейсерской войны. Но взволнованное общественное мнение не легко умиротворить выдержками из книг по морскому праву. Возмущение не улеглось и приняло весьма опасную для немцев форму. Президент предупредил германского посла, что „подобные случаи не должны повторяться“ [1]).

Представляется совершенно непонятным, как могло решиться на такой неосторожный и нетактичный, вернее безумный, шаг правительство, пользовавшееся репутацией образцового. Если Хольтцендорф желал произвести эксперимент, то неужели в Германии не нашлось ни одного здравомыслящего человека, который мог бы не допустить подобного опыта? Ответ на наш вопрос мы должны искать в организации германского правительственного механизма, в котором функции того или иного правительственного органа строго ограничены. Пока подводные лодки выполняли свои операции, руководствуясь на основании повеления императора правилами и обычаями крейсерской войны, выбор театра операций являлся вопросом „чисто военным“. Поэтому весьма сомнительно, чтобы Хольтцендорф раньше, чем посылать в крейсерство *U-53*, советовался по этому поводу с руководителями дипломатического ведомства своей страны. Надо думать, что лодка была послана ради достижения той иллюзорной цели, которую месяц тому назад кап. 1 р. Бюлов съумел внушить Людендорфу—запугать нейтральные государства. Эта грубая, так сказать, „неуклюжая“ попытка имела, однако, гораздо менее печальные последствия для Германии, чем можно было ожидать.

[1]) Bernstorff, стр. 227.

Возмущение, прокатившееся по всей Америке, было очень велико, но продолжалось недолго. Уже через несколько дней германофильская часть американской прессы начала громко выражать восторги по поводу действий командира лодки, а затем произошло событие, которое отвлекло внимание общества.

12 октября английской посол в Вашингтоне представил ноту в ответ на протест правительства С.Ш.А. по поводу нашего образа действий в отношении почты.

Содержание ноты было опубликовано всей американской прессой и встретило чрезвычайно дурной прием. Значительное количество американцев верило и, вероятно, вполне искренно, что, пользуясь правами воюющего, мы осматриваем почту ради того, чтобы извлекать торговые выгоды в ущерб интересам американских торговых фирм. Когда же выяснилось, что Англия не расположена уступать в этом чрезвычайно важном для нее вопросе, то страсти разгорелись. Близкая к правительству газета „New-York World“ называла нашу ноту уклончивой и наглой.

На счастье союзников им тоже помогла своего рода „диверсия“. В стране шла жестокая борьба двух партий за президентское место и публика на время позабыла все, что не касалось выборов. Когда же Вильсон 7 ноября снова занял свой пост и общественное мнение опять начало интересоваться вопросами мирного посредничества и военными действиями Германии и Англии, произошел ряд новых чрезвычайно важных событий.

Перед самым началом выборной кампании американский поверенный в делах в Берлине Крю сообщил в Вашингтон, что германское правительство собирается в ближайшем будущем отправить в Германию принудительным порядком для работ в шахтах, на фабриках и заводах группу бельгийских рабочих [1]). Конец месяца прошел в попытках выяснить дальнейшие подробности этого дела, а затем поверенному в делах был представлен меморандум, в котором сообщалось о намерении германского правительства применить принудительные меры против „бельгийских безработных, представляющих собой большую обузу для благотворительных учреждений, и этим предупредить возможность возникновения нежелательных трений“.

Но так как „благотворительные учреждения“, с которых предполагалось снять „обузу“, были ничто иное, как *Comission d'alimentation et de secours*—чисто американская организация, то приведенный немцами довод был исключительно неудачен, чтобы не сказать большего. Крю тотчас указал на недопустимость подобной меры, явно противоречащей

---

[1]) U. S. Governement publication, *European War. № 4.* Стр. 357—9.

международному праву, а 29 ноября по приказанию своего правительства посетил Ягова и вручил ему вербальную ноту, составленную в очень резких выражениях. Снова по Америке прокатилась волна возмущения. Граф Бернсторф телеграфировал, что американское общественное мнение отравлено „противогерманским ядом", добавляя, что если бы не этот неудачный шаг, то Вильсон по окончании выборов непременно выступил бы с предложением мирного посредничества [1]). Конечно, мнение германского посла в этом вопросе заслуживает внимания. Графу Бернсторфу надо было многое объяснять германскому народу. Послу требовалось найти причину столь быстрой перемены во взглядах Вильсона, происшедшей меньше, чем за три месяца. Изучая события, имевшие место с осени 1916 года, ему казалось, что этой причиной послужил бельгийский инцидент. Однако, мы не можем считать объяснения Бернсторфа правильными. Не трудно понять, что президент имел более серьезные основания не верить германскому правительству: подводная война с каждым днем разросталась и принимала опасные размеры. Хольтцендорф все расширял район операций подводных лодок, а командиры немецких *U* все меньше и меньше считались с необходимостью соблюдать то обещание германского правительства, на котором держался нейтралитет С. Ш. А.

В октябре у берегов Ирландии был взорван торпедой без предупреждения английский п/х *Marina*. Погода стояла очень свежая и из находившихся на пароходе 51 американцев шесть утонуло. Расследование показало, что пароход шел обычным рейсом и „находился в полном распоряжении своего владельца,—частной фирмы". По возвращении из Америки, *Marina* должен был принять некоторое количество лошадей для британской армии; если лошади были приняты, то, конечно, частичным владельцем груза явилось бы британское правительство. Но этого не произошло и германское министерство иностранных дел не имело никаких оснований утверждать, что „п/х *Marina* был военный транспортом, зафрахтованным великобританским правительством для перевозки лошадей". За два дня до гибели *Marina* подвергся обстрелу в момент спуска шлюпок п/х *Rowanmore*, на котором также находились пассажиры американцы, а в день его гибели был утоплен у мыса С. Винцента американский пароход *Lanao*. 8 ноября такой же участи подвергся в Средиземном море большой английский пассажирский пароход *Arabia*, тоже потопленный без предупреждения.

Англии не составило никакого труда опровергнуть утверждение немцев о том, что потопленные пароходы находи-

---

[1]) Bernstorff, стр. 258.

лись на службе у правительства, и президент С.Ш.А. должен был убедиться, как мало считается Германия с обещаниями, данными в апреле этого года Америке.

Однако, потребовалось не менее месяца для расследования каждого из описанных случаев, в виду чего все подробности дела выяснились только в середине декабря. К этому времени произошел ряд других событий, которые снова отвлекли внимание в сторону. Американское правительство протестовало не очень энергично и Бернсторф пришел к весьма рискованному заключению, что последние потопления пароходов не представляют собою события особой важности [1]).

Германский посол жестоко ошибался. Если американский президент в интересах своего неминуемого посредничества решил обращать как можно меньше внимания на подобные случаи, то это вовсе не означало, что он глубочайшим образом не возмущен той недобросовестной политикой, в результате которой они происходят.

V.

Систематическое расширение подводных операций и их все возрастающий успех привели к новой внутренней борьбе среди состава германского правительства.

Уже через неделю после представления Бетман-Гольвегом императору доклада относительно американского посредничества он получил от Хольтцендорфа „совершенно секретное“ письмо, в котором последний сообщал канцлеру, что им получены из главной квартиры указания начать неограниченную подводную кампанию 18 октября и выпустить об этом приказ 10 октября. В своем ответе Бетман-Гольвег не ограничился возражениями формального характера, протестуя против нарушения прав главы правительства, помимо которого было принято решение государственного значения; он возражал и по существу.

После подробных указаний на печальные последствия, неизбежно связанные с совершенно неожиданными и не сопровождающимися никакими объяснениями нарушениями дипломатических обязательств, канцлер нападал на самую идею подводной войны против торговли. Его возражения сводились к невозможности основывать расчеты на сомнительных данных и рисковать в случае неудачи тяжелой расплатой.

„О том, как отразятся подводные операции против торговли на Англии, можно только гадать... невозможно установить такую блокаду, которую нельзя будет прорвать“,

[1]) Bernstorff, стр. 262.

писал Бетман. Далее он указывал, что Великобритания, конечно, не останется пассивной. Если ей удастся организовать систему конвоев, то все расчеты морского генерального штаба окажутся нарушенными. Интенсивная подводная война несомненно ранит Англию, но не заставит ее заключить мир, в особенности тогда, когда подводные операции затронут интересы Америки, Голландии, Дании и Испании. Ответ канцлера заканчивался словами: „Последствия от всего этого столь грандиозны, что, даже оставляя в стороне вопрос относительно Америки, немыслимо принять окончательное решение, пока его величеству не будет доложено дело со всех точек зрения“.

Энергичный протест Бетмана был доложен его представителем в главной квартире, бароном Грюнау, ген. Гинденбургу. Донесение Грюнау канцлеру показывает, какое взаимное недоверие царило между военными и гражданскими руководителями германской империи. Гинденбург и Людендорф поручили передать Бетману, что очень сожалеют об ошибке и не собираются предпринимать самостоятельных шагов. „Оба генерала неоднократно заверяли меня“, писал Грюнау, „что они всемерно желают избежать всяких трений, могущих нарушить гармонию совместной работы с вами“. Но, заканчивая официальную часть возложенного на него поручения, Грюнау добавлял: „веские причины заставляют меня думать, что Людендорф расчитывает начать действовать в желательном направлении (интенсивная подводная война) в самом непродолжительном будущем“.

Два дня спустя главная квартира поняла преждевременность своего „маневра“. 4 октября Хольтцендорф, упрямую энергию которого не могли преодолеть никакие доводы, пытался настоять на своем, действуя непосредственно через императора. Однако, в ответ получил лаконические слова: „В настоящий момент о возобновлении интенсивной подводной войны не может быть и речи“ [1]).

Так закончилась попытка высшего командования вмешаться в деятельность правительства, но она положила начало кампании, направленной к подрыву авторитета канцлера. Можно сомневаться, разделяли ли Гинденбург и Людендорф полностью взгляды Хольтцендорфа, но они несомненно решили взять в свои руки дальнейшее разрешение вопроса о подводной войне. Оба генерала поставили себе целью добиться возможности решить дело без длительных споров при участи канцлера, политические соображения которого принимались во внимание наравне с их собственными мнениями. Для этого потребовалось создать барьер, могущий ограничить сферу влияния канцлера. Пер-

---

[1]) *Beilagen,* Teil IV, стр. 185.

вый ход в новой игре сделал Гинденбург. Через день после последнего ответа императора Хольтцендорфу, фельдмаршал обратился с письмом к канцлеру, при чем письмо было отправлено не через барона Грюнау, как это делалось до сих пор, а непосредственно Бетман-Гольвегу. Вот что писал Гинденбург: „На совещании, состоявшемся в Плессе в конце августа или в начале сентября—я не могу точно припомнить дату—ваше превосходительство высказали мысль, что решение вопроса о том, следует ли усилить подводную кампанию? принадлежит компетенции высшего командования. Вы только поставили условия, чтобы вам была предоставлена возможность посоветоваться с нашими союзниками и дано время для разработки ряда дружественных соглашений с другими государствами. Кроме того, ваше превосходительство изволили подчеркнуть членам рейхстага—форма вашего выступления мне неизвестна,—что ответственность в вопросе подводной войны ложится на высшее командовани. Поступающие ко мне докладные записки, письма и т. п. приводят меня к заключению (разделяемому и широкими политическими кругами), что ответственность за подводную войну лежит исключительно на высшем командовании. Из приведенной выше телеграммы усматриваю, что взгляды вашего превосходительства на это дело не те, которые я предполагал. Ваша точка зрения мне понятна, однако, желательно точно выяснить (tatsachlich festzustellen) до каких пределов простирается ответственность высшего командования за усиление подводной кампании? В виду вышеизложенного я был бы крайне признателен, если вы сообщите мне свое мнение по этому поводу“.

С первого взгляда представляется непонятным, каким образом Гинденбург нашел возможным подымать вопрос относительно выступления канцлера на совещании в Плессе? Журнал заседания вел Грюнау весьма тщательно и копия его, конечно, имелась в главной квартире. В нем нет ни одного слова, так или иначе указывающего на то, чтобы канцлер уклонялся от ответственности за решение вопроса: следует ли снова усилить подводную войну? Как же мог Гинденбург рискнуть обвинять Бетмана в противном? На это можно дать только один ответ: письмо Гинденбурга являлось кратким и удобным выражением результатов спора, как их понимал фельдмаршал. Относительно его несоответствия с записями Грюнау Гинденбург, вероятно, мало беспокоился. Хотя записи велись очень точно, но все же они представляли собой лишь экстракт из всего сказанного, но отнюдь не стенографический отчет. Поэтому каждый из присутствовавших на совещании всегда имел возможность впоследствии утверждать, что на бумаге появилось гораздо меньше, чем говорилось на самом деле.

Канцлер резко отвечал, что он никогда не говорил ничего того, что ему приписывается, но не очень твердо отстаивал свой взгляд относительно ответственности за подводную войну. Если император прикажет начать интенсивные подводные операции, то это будет сделано им, конечно, по праву верховного главнокомандующего. Но положение дела не изменится. Нельзя принимать окончательного решения без тщательного рассмотрения вопроса с точки зрения интересов иностранной политики империи. „Поэтому я надеюсь“, писал Бетман, „что ваше превосходительство согласится с моим мнением о невозможности принять столь исключительно важную меру, как беспощадная подводная война, без предварительного совещания с канлером, а тем более помимо министерства иностранных дел“.

Смысл ответа сводился к напоминанию, что приказание о возобновлении неограниченной подводной войны может исходить только от главы государства, но не подлежит сомнению, что канцлер почувствовал непрочность своего положения,

Гинденбург открыто вмешивался в имперскую политику и пользовался для своих целей влияниями парламентских партий.

Почти одновременно с его письмом партия центра вынесла резолюцию относительно основных прав имперского канцлера во время войны и этим как бы „запатентовала“ взаимоотношения между ним и начальником большого генерального штаба [1]).

Поэтому Бетман 14 октября телеграфировал в Вашингтон о необходимости просить президента поспешить поднять голос за мир, т. к. видел, как наростает в Германии движение в пользу неограниченной подводной войны [2]).

Четыре дня спустя в Плессе состоялось заседание имперского совета. На нем был разрешен вопрос относительно выпуска манифеста о независимости польского государства, но подымались ли еще какие-нибудь крупные вопросы, мы не знаем. Если же на заседании и говорилось о подводной войне, то во всяком случае никаких мер для согласованных действий правительства в этом направлении выработано не было. Хольтцендорф, не взирая на дипломатическую обстановку и указания императора, продолжал добиваться более широких полномочий. Трудно сказать, смог ли бы канцлер долго успешно бороться с военной партией; во всяком случае он скоро принял участие в таком ходе, который все смешал на международной шахматной доске.

---

[1]) Bethmann Hollweg, стр. 127-8.
[2]) Bernstorff, стр. 254.

VI.

Еще летом 1916 года министр иностранных дел Австро-Венгрии барон Буриан предупредил Берлин, что австрийская военная машина начинает сдавать. А осенью в перспективе зимы и связанных с ней страшных лишений он возобновил свои представления и настаивал на необходимости просить все нейтральные государства Европы о совместном выступлении в пользу мира [1]). Подобный план имел одно преимущество—он не только не мешал Вильсону, но скорее даже ему помогал. Тем не менее, однако, организация совместного выступления Норвегии, Швеции, Голландии, Швейцарии и Испании представлялась нелегкой задачей и требовала времени, а следовательно, раз главнейшим фактором являлась скорость, польза от подобного образа действий была сомнительна.

Бетман-Гольвег никогда не высказал своего определенного мнения относительно самостоятельной попытки Германии поднять вопрос о мире. Насколько можно судить из данных им несколько лет спустя чрезвычайно осторожных ответов комиссии по запросам в рейхстаге, он не противился подобной попытке, хотя и не сочувствовал методам ее осуществления. Бетман не сомневался, что в британском кабинете имеется „партия мира", и толкуя по своему некоторые дипломатические события, думал, что в Великобритании за последний год отрасли „щупальцы мира" („peace feeler"). Канцлер жестоко ошибался, но ошибался не он один: из показаний Бернсторфа той же парламентской комиссии мы убеждаемся, что германский посол в Вашингтоне разделял взгляд Бетмана, а в книге Гильдебранда „Жизнь Баллина" (Hildebrand, „Life of Ballin") говорится, что и Баллин, этот фактический глава всех крупнейших судоходных предприятий Германии, придерживался одинакового с ним мнения.

Таким образом, канцлер имел некоторые основания предполагать, что державы Антанты не отклонят мирных предложений, и, вероятно, по этой причине поддержал предложение Буриана.

На первый взгляд кажется непонятным, почему германская главная квартира стояла за мирные предложения. Однако это было именно так. Хотя мотивы, которыми руководствовалась главная квартира, были чрезвычайно сложны и не отличались особенной добросовестностью, тем не менее нельзя считать их неосновательными.

Во первых, высшее командование думало, что мирная конференция, на которой они развернут картину своих побед,

---

[1]) *German Official Documents relating to the World War* published by the Carnegie Endowment, стр. 1053

закончится удачно. Германская армия успешно защищалась на западном фронте и раздавила нашего последнего союзника—Румынию. Если германским представителям удастся появиться за столом конференции с такими картами в руках, то они встанут из-за стола победителями. Во вторых, главная квартира абсолютно не верила американскому посредничеству. Заверениям относительно того, что президент Вильсон предоставит воюющим возможность непосредственно решать все спорные вопросы, а сам будет лишь председательствовать на конференции по предотвращению будущих войн, она не придавала никакой цены. Гинденбург и Людендорф считали, что никто иной как Вильсон первым постарается лишить Германию плодов ее побед.

Кроме двух приведенных доводов был еще третий аргумент, а именно—надежда, что неудачный исход мирных переговоров перессорит державы Антанты и тогда отпадут последние возражения против неограниченной подводной войны. Эту надежду, как будет видно ниже, разделял и император.

Таковы были, грубо говоря, источники, послужившие причиной возникновения германских мирных предложений. К 20 октября вопрос был решен и кайзер подписал рескрипт канцлеру самого лицемерного характера, в котором ему предписывалось обратиться к державам Согласия с предложением начать мирные переговоры.

Оставалось лишь выработать приемлемые для Германии условия-минимум. Сделать это было далеко не просто. То, что считали приемлемым австрийское и германское правительства, совершенно не удовлетворяло занявших непримиримую позицию германских генералов [1]). Их требования включали контроль над бельгийскими железными дорогами, а также уплату Францией и Бельгией большой контрибуции. С целью показать канцлеру, что они будут стоять на своем, Гинденбург обратился с письмом к Бетман-Гольвегу, в котором просил последнего поставить его в известность, каких условий он предполагает добиваться на будущей мирной конференции, хотя бы и ценою продолжения войны.

Соглашения удалось достигнуть только после того, как целый ряд спорных вопросов был оставлен открытым, а все остальные написаны в весьма неопределенных выражениях. Несколько лет спустя Бетман говорил, что всегда смотрел на разработанный тогда проект мирных условий как на компромисс между противоречивыми взглядами и чаяниями различных политических партий Германии и никогда не придавал ему серьезного значения. Подтверждение словам Бетмана мы видим в его ответе Гинденбургу. Канцлер пи-

---

[1]) *German official documents,* стр. 1053 и след.

сал, что по его мнению мирные условия будут зависеть от успешности переговоров и что понуждение правительства к составлению точного списка этих условий не принесет делу никакой выгоды.

В конце концов было решено остановиться на следующих условиях: Германия эвакуирует Бельгию, но получает взамен известные гарантии. Франции возвращаются все занятые провинции, но она уплачивает контрибуцию и у нее анексируется бассейн Briey—для „выпрямления границы". Большая часть Сербии отдается Болгарии, а остающаяся территория экономически тесно связывается с Австро-Венгрией. Черногория, как таковая, перестает существовать. Часть ее переходит к двуединой монархии, а часть к независимой Албании.

В отношении Румынии требования были мягче и сводились к выпрямлению границ у Железных ворот и в долине реки Быстрица.

От России предполагалось потребовать уступки всех ее областей, занятых германскими войсками, при чем часть этих областей должна была перейти к Германии, а часть составить независимые государства, тесно с ней связанные. О границах будущего польского государства не упоминалось вовсе. Все германские колонии, за исключением Тцингтао, должны были быть возвращены, при чем за потерю Тцингтао Германия компенсировалась получением бельгийского Конго.

Капитуляции в Турции предполагалось упразднить. Россия получала право свободного прохода через Босфор и Дарданеллы. Относительно русских завоеваний к югу от Кавказа не говорилось ничего.

При этом было решено держать выработанные условия в строжайшей тайне и не упоминать о них ни слова до последнего момента, т. е. пока не соберется мирная конференция.

Проект германской ноты с предложением начать мирные переговоры был послан на рассмотрение и одобрение Австрии, Болгарии и Турции и вернулся от них только к концу ноября. Однако, Бетман не давал ему хода, ожидая того момента, когда успех германских побед достигнет своего апогея. В течение всего ноября румынская армия под натиском австро-германских войск непрерывно отступала и 6 декабря Бухарест пал. Два дня спустя канцлер получил письмо от Гинденбурга, в котором последний сообщал, что нет больше причины оттягивать опубликование ноты. При этом Гинденбург указывал, что военные действия на суше и на море будут продолжаться с прежней энергией, а неограниченная подводная война начнется 1 января и что руководители германской политики смогут расчитывать на

переговоры, могущие обеспечить Германии „такой мир, который ей нужен". Заявление о неограниченной подводной войне ошеломило канцлера: ему предстояло при содействии Америки и нейтральных государств возбудить вопрос о мирных переговорах в момент, когда германские военные и морские начальники готовились топить ни в чем неповинные торговые суда, совершенно не считаясь с торжественными дипломатическими обещаниями, данными германским правительством. В тот момент, когда все делалось, чтобы постараться вселить в международные отношения дух примирения, главная квартира получила полную свободу действий для возбуждения всеобщего негодования и возмущения. Объяснялось это просто. Гинденбург не видел причин оттягивать возобновление беспощадной подводной войны, т. к. имел теперь в своем распоряжении свободные войска на случай протеста Дании и Голландии. С. Ш. А. в глазах Гинденбурга представлялись страной, неимеющей армии. Громадная помощь, которая могла быть оказана Соединенными Штатами Антанте даже без посылки в Европу хотя бы одного солдата, была недоступна мышлению начальника германского большого генерального штаба. Канцлер понял мысли Гинденбурга и отвечал ему в более определенных и твердых выражениях, чем прежде: „Неограниченная подводная война может быть начата только после того, как мы откажемся от обязательств данных С. Ш. А. Голландии, Дании и Швеции.

„Вопрос о том, насколько допустим подобный отказ в январе 1917 года, может быть решен только после тщательнго обсуждения обстановки, которая сложится к тому времени. В данный момент окончательного решения принято быть не может. Если же наши мирные предложения будут отвергнуты, то мы выступим с самыми энергичными представлениями относительно вооруженных торговых судов".

„Я был бы чрезвычайно признателен высшему военному командованию, если бы оно до представления своих соображений на усмотрение императора преварительно обсудило их с политическими руководителями правительства".

Вывод из последних слов Бетмана понятен сам собой: военное начальство пользовалось пребыванием императора в главной квартире и, когда могло, проводило свои взгляды самостоятельно, делая все возможное, чтобы похоронить тот порядок, при котором спорные вопросы обсуждались в широких совещаниях в присутствии представителей всех правительственных органов.

Германским милитаристам пришлось ждать, пока отечественные дипломаты не выступят с мирными предложениями. Когда же этот момент наступил, то им не пришлось жаловаться на примененные методы. Возвещая в рейхстаге

о предстоящих мирных предложениях, Бетман-Гольвег принял тот тон торжественного великодушия, невинности и угроз, который был столь присущ его „повелителю“, но совершенно несвойственным ему самому. Нота Бетмана к нейтральным посредникам подчеркивала „несокрушимую мощь Германии и ее союзников“ и непоколебимую уверенность, что „уважение к правам других наций ни в какой степени не может зависить от их собственных прав и законных интересов“. „Германия и ее союзники“, говорилось в ноте, „убеждены, что выдвигаемые ими мирные предложения, долженствующие сохранить их существование, оградить честь их народов и гарантировать им свободное развитие, будут служить основой для восстановления продолжительного мира“. В рейхстаге канцлер повторил последние две фразы, но с некоторыми добавлениями, очевидно, расчитанными на вящший их успех в отечестве.

Свою речь он закончил так: „в августе 1914 года враги бросили нам вызов, решив померяться с нами силами в мировой войне; сегодня мы поднимаем вопрос о мире—вопрос человеколюбия. Ответа наших врагов мы ожидаем с тем спокойствием духа, источником которого является наша чистая совесть и уверенность в мощи нашей страны. Если враги откажутся от мирных предложений и пожелают взять на себя всю тяжесть отказа и связанных с ним ужасающих мировых последствий, которые не смогут не отозваться даже в хижине последняго бедняка, то в каждом немецком сердце загорится священный огонь ненависти против тех, кто не хочет положить предел человеческому истреблению, т. е. желает продолжать свои планы завоеваний и уничтожения. В роковой час мы принимаем ответственное решение. Бог будет нам судьей“.

Голос „совести“ не был голосом Бетмана-Гольвега, во всяком случае того Бетман-Гольвега, который в августе 1914 года чистосердечно заявил об „обиде, нанесенной нейтральной Бельгии“.

Речь канцлера не представляла собой удачного выступления и не вела к достижению поставленной цели. Прежде всего подымался вопрос, насколько речь искренна и не является ли она только определенным ходом в общей политической игре. В Англии были люди, склонные считать речь канцлера за открытое и честное предложение мирных переговоров. Они находили, что не только наша религия, но и безнадежность положения на фронте заставляют нас согласиться на переговоры. Но большинство английского общественного мнения, как и повсюду в странах Антанты, придерживалось противоположной точки зрения. Тогда точка зрения на этот вопрос зависила от собственного мнения каждого человека, от его инстинкта или темперамента, теперь же

мы можем рассмотреть трактуемый вопрос с фактической стороны. В данное время известно, что германские генералы считали положение на театре военных действий безнадежным, а положение страны отчаянным. Моряки видели только один выход—неограниченные подводные операции, т. е. требовали такую меру, от применения которой германские государственные политические деятели не ожидали „ничего кроме катастрофы". Не тайна и то, что сухопутное и морское командование условились во что бы то ни стало настоять на беспощадной подводной войне и не соглашаться ни на какие уступки.

Мог ли Бетман-Гольвег быть искренним, оставаясь не согласным со своими оппонентами? Пытался ли он, или вернее, было ли ему предоставлено право попытаться выступить с настоящими мирными предложениями для разрешения нависшей над Германией смертельной дилеммы, которую он так ясно обрисовал кайзеру и его менее понятливым советникам?

Начнем с самих мирных предложений: мы уже видели, что ни в ноте, ни в речи канцлера нельзя было найти не только никаких указаний на содержание германских условий, но даже и намека на них.

Отвечая согласием на предложение Германии, Антанта этим самым расписалась бы в правильности германской точки зрения на причину возникновения войны, признала бы несокрушимую мощь центральных держав и брала на себя риск последствий, неизбежно связанных с отказом принять мирные условия, хотя бы они и оказались совершенно неприемлимыми. Тем не менее Бетман думал, что „рыба клюнет"; 19 декабря он телеграфировал Гинденбургу: „Я не считаю невозможным, чтобы наши противники изъявили согласие начать мирные переговоры, но вероятно с некоторыми оговорками". В конце телеграммы он спрашивал „в какой мере допустимо делать предложение о перемирии на условиях, выгодных для нас, но невыгодных для противников"? Представляется невероятным, как подобная „приманка" могла казаться Бетману достаточной, тем более, после его фразы о „непоколебимой уверенности Германии, что уважение к правам других наций не может зависить от их собственных прав и законных интересов", фразы не слишком убедительной для друзей Бельгии и Сербии. Но дело в том, что Бетман разбирал только возможности (only considering possibilities). Канцлеру надо было быть готовым ко всякому ответу, хотя он и не сомневался, что последует отказ, а следовательно поставленная им, или вернее—его „высоким повелителем", цель, возобновление подводной войны, будет достигнута. Подобное наше утверждение говорит об изумительном непостоянстве кайзера и его канцлера, однако, оно безусловно

верно. В телеграмме от 1 октября 1916 года на имя своего представителя в главной квартире Бетман возражал против принятия решения помимо него и без санкции императора и разъяснил существующую обстановку. „Как всем известно, мы обещали Америке ограничить деятельность наших „U“ нормами призового права. По повелению его величества Бернсторф получил инструкцию влиять на Вильсона, дабы он выступил с предложением начать мирные переговоры. Если Бернсторфу удастся его попытка, то вероятный отказ Англии и ее союзников от предложений президента в то время, как мы на них согласимся, мы расчитываем использовать как моральное основание для отказа от наших обещаний Америке, сделанных перед лицом всего мира, а главное перед лицом всех нейтральных европейских государств, и таким образом получим возможность влиять на их позицию в будущем“. Телеграмма заканчивалась указанием на невозможность объявлять неограниченную подводную войну „пока не выяснится обстановка в данном направлении и пока не последует соответствующих приказаний императора“. Приведенный документ достаточно ярко говорит сам за себя. Германские мирные предложения, равно как и подготовляемое Бернсторфом выступление Америки, являлись предварительным этапом на пути к возобновлению беспощадной деятельности подводных лодок.

Но имеются и другие столь же убедительные доказательства. 19 декабря в Копенгаген прибыл американский посол в Берлине Джерард для свидания с австрийским послом при датском правительстве. Джерард слегка очертил предстоящее совместное выступление американского президента, папы, а быть может и испанского короля, а затем—конечно в ответ на запрос или намек австрийского дипломата—„подчеркнул свое опасение о возможнотти возобновления беспощадной подводной войны. „Даже немотивированный отказ Антанты от мирных предложений“, говорил Джерард „не может служить основанием для пренебрежения общепринятыми законами международного права“. Соединенные Штаты вступят в войну, если будут к тому вызваны.

В момент нахождения Джерарда в Копенгагене нота Вильсона была уже получена британским правительством. Нота „отнюдь не была внушена последним выступлением центральных держав“. И действительно, то, что писал Вильсон, только подчеркивало все главные недостатки этого выступления. Президент „не предлагает мира“, „он даже не предлагает посредничества“, а лишь хочет „чтобы все воюющие государства . . . . высказали свои взгляды по вопросу о тех условиях, на которых возможно закончить войну“. Державам Антанты не составляло никакого труда объявить приемлимые для них условия: — возмещение захваченного, вклю-

чая Эльзас-Лотарингию, возвращение убытков и получение гарантий. Германия уже не смела раскрыть своих карт, так как, если окажется, что ее условия противоречат условиям союзников, значит вина Германии доказана, если не противоречат—значит Германия признает свою вину.

Стоящую перед ним дилемму немцы сразу поняли как только получили от папского нунция первые известия о выступлении Вильсона. 18 декабря германский посол в Вене граф Ведель телеграфировал в Берлин министру иностранных дел: „Барон Буриан согласен с вашим превосходительством и считает вполне вероятным, что мы будем вынуждены отклонить предложение. По его мнению наш ответ должен быть составлен в таких выражениях, чтобы не ухудшить нашего тактического положения и не лишить нас возможностей в будущем“ . . . Совершенно ясно, что слова „отклонить предложение“ определенно говорили о нежелании объявлять „условия, на которых возможно закончить войну“, т. е. о намерении уклониться от ответа на предложения папы и Вильсона. Из всего этого можно сделать только один вывод—Германия не могла открыто заявить свои условия, а следовательно ее предложения преследовали отнюдь не цели мира, а являлись лишь маневром, чтобы развязать руки своим милитаристам.

Неоспоримое подтверждение сделанному нами выводу мы находим в действиях германского сухопутного и морского командования.

VII.

Пока Германия подготовляла свою ноту, в Англии назрел и разрешился правительственный кризис. 4 декабря пал кабинет Асквита и во главе правительства стал Ллойд-Джордж. Сформированный 3 ноября 1915 года военный совет собрался в последний раз 1 декабря 1916 года. 9 декабря 1916 года состоялось заседание нового военного совета, получившего права „исполнительного комитета по ведению войны“. В состав его входили Ллойд-Джордж, лорд Керзон, лорд Мильнер, Гендерсон и Бонар-Лоу.

В первую очередь новому совету предстояло рассмотреть ноту Бетман-Гольвега.

Никто не мог сказать, какие конкретные предложения скрываются за выступлением имперского канцлера, но было совершенно очевидно, что германское правительство отнюдь не собирается согласиться на наши предложения. Члены военного совета оказались чрезвычайно единодушны в своем мнении. Все они стояли за отклонение мирных предложений и разногласия вызвал лишь вопрос о методе действий.

Так как считалось, что предложения ничто иное как маневр с целью повлиять на нейтральные государства и переложить ответственность за продолжение войны на державы Антанты, министерство иностранных дел еще за неделю до заседания совета приступило к собиранию сведений о том, как встречена германская нота в нейтральных государствах. Сообщения, полученные от наших дипломатических представителей, говорили за то, что нейтральные государства далеко не сочувствуют отклонению мирных предложений. Шведский министр иностранных дел и представитель Ватикана кардинал Гаспари особенно энергично высказались за необходимость просить Германию сообщить ее проект мирных условий.

В конце концов было решено ограничиться общим выступлением с тем, чтобы ответная нота от лица всех союзников исходила от Франции, как от страны наиболее пострадавшей от ужасов войны.

Однако, ни о чем другом, кроме отказа, не могло быть и речи. С 12 декабря, т. е. с момента выступления Бетман-Гольвега в рейхстаге, общественное мнение в странах Антанты не переставало высказываться весьма определенно. Стоит только просмотреть газеты того времени самых различных направлений, чтобы убедиться в том, что всякое иное разрешение вопроса кроме отказа вызвало бы взрыв всеобщего возмущения и негодования. Сделанное Брианом 13 декабря заявление в палате депутатов о том, что немецкая нота лишь ловкий и коварный маневр, было встречено громкими криками одобрения всего зала. То же самое произошло два дня спустя в государственной думе, когда министр иностранных дел Покровский заявил о непреклонной решимости царя оставаться верным союзникам и продолжать войну до конца.

Если Бетман-Гольвег был искренним, заявляя, что он согласился обратиться к посредничеству нейтральных государств только потому, что не верил в медлительный образ действий Вильсона, то он должен был пожалеть о проявляемой им поспешности. Ровно через неделю после его выступления в рейхстаге и три дня спустя после обсуждения германской ноты британским военным советом были опубликованы американские предложения. В жертву своей торопливости имперский канцлер принес активное участие в деле самой могущественной нейтральной державы и жестоко обидел ее президента [1]). Бетман должен было особенно остро ощущать неудачу своего маневра, в который его вовлек император, т. к. стоящие за его спиной „могущественные влияния“ давали о себе знать все громче и громче.

Через несколько дней после опубликования германских

[1]) Bernstorff стр. 270.

мирных предложений и почти одновременно с выступлением Вильсона главная квартира решила окончательно наложить руку на действия канцлера и во что бы ни стало возобновить беспощадную подводную войну.

Что внушило германским генералам мысль пойти на этот шаг, осталось невыясненным по сие время. Возможно, что решающую роль сыграли последствия нашей блокады: недостаток продуктов в Германии, сокращение рационов на фронте и страх перед наступающей зимой и связанных с ней лишений. Однако впоследствии на допросе в комиссии рейхстага Людендорф показывал, что решение начать неограниченную подводную войну вызвало декабрьское наступление французов под Верденом [1]). Это заявление, конечно, не выдерживает никакой критики. Опубликованные в настоящее время документы не оставляют никаких сомнений в том, что германское высшее командование еще в самом начале декабря решило настаивать на интенсивных подводных операциях против торговли, не считаясь ни с какими мирными нотами и дипломатическими переговорами. Второй бой под Верденом, послуживший по словам Людендорфа решающим фактором, начался 24 октября и кончился 18 декабря. Его конечные результаты были уже очевидны еще до начала декабря и таким образом даты боя никак не могут служить подтверждением слов Людендорфа.

Доступные нам документы не освещают вопроса об истинной причине, послужившей толчком к возобновлению беспощадной подводной войны, но они определенно говорят, что в первой половине декабря настроение в главной квартире было исключительно подавленное. При обсуждении в ноябре вопроса о мирных предложениях Гинденбург и Людендорф чрезвычайно радужно смотрели на положение своей армии и повидимому не сомневались в ее способности добиться поставленной цели. Однако уже 1-го января Гинденбург заявил—„обстановка на фронте вряд ли может быть хуже, чем сейчас“ [2]). Успехи французов под Верденом не могут служить объяснением подобной перемены во взглядах. Конечно для главной квартиры этот успех являлся тяжелым ударом. Не легко было германским генералам видеть, как их войска свалились с высот славы, достигнутой такой страшной ценой в начале года, но они не могли не понимать, что победа французов носит лишь местный характер и не имеет серьезного стратегического значения.

Во всяком случае не успехи противника под Верденом повлияли на взгляды германского фельдмаршала. У всякого изучающего всю массу опубликованных военных документов

[1]) *German official documents,* стр. 887.
[2]) Ditto, стр. 1319.

создается неизбежное впечатление, что ряд каких то фактов—повидимому, английская блокада и возрастающий развал в государствах центральных держав—должны были в начале декабря обратить на себя внимание Людендорфа и привели его к мысли о необходимости не терять больше времени.

20 декабря, в то время, как имперский канцлер внимательно следил за впечатлением, произведенным его нотой в нейтральных государствах, и собирался сделать следующий ход в дипломатической игре, представитель министерства иностранных дел в главной квартире Лерснер отправил Бетман-Гольвегу и Циммерману [1]) весьма краткую телеграмму за подписью Людендорфа. В телеграмме указывалось, что генерал квартирмейстер считает речь Ллойд-Джорджа в парламенте равносильной отказу от германских предложений и что „в результате моего посещения западного фронта, я пришел к заключению, что необходимо начать самые энергичные подводные операции“ [2]). Циммерман понял, насколько серьезна телеграмма и отвечал немедленно. Телеграфируя Лерснеру о необходимости соблюдать спокойствие, или как он писал „сохранить холодную голову и ровный пульс“, Циммерман просил сказать Людендорфу, что нельзя прибегать к подобной мере прежде чем на германские предложения не будет получено официального ответа.

Однако гражданские государственные деятели постепенно уступали настояниям своих военных коллег. Главная квартира получила обещание, что в ближайшем будущем американское правительство будет поставлено в известность о решении топить вооруженные торговые суда без предупреждения. Давая обещание, Бетман-Гольвег и Циммерман не могли не испытывать чувства величайшей тревоги, т. к. граф Бернсторф уже предупредил Берлин о фатальных последствиях подобного образа действий. Получив приказание сделать соответствующие представления правительству С. Ш. А., Бернсторф вновь указал на рискованность такого шага. Лерснер со своей стороны указал главной квартире на ту „исключительную ответственность, которую верховное командование своей нетерпеливой настойчивостью берет на себя и которая в конечном результате ляжет на императора, германский народ и его армию“, и сделал последнюю попытку доказать, к чему приведет война с Америкой. Но германские генералы не соглашались ни на какие уступки и компромиссы. Они окончательно решили не давать времени державам Антанты для ответа на ноту Бетмана. 22 декабря, Хольтцендорф представил Гинденбургу новый доклад с по-

---

[1]) Товарищ министра иностранных дел. *Ред.*

[2]) *German official documents* стр. 1199.

дробным изложением причин необходимости возобновить беспощадную подводную кампанию. „Не применяя этой меры, нельзя уморить голодом Англию", писал адмирал, „только неограниченные операции лодок могут внести в войну необходимый психологический фактор—страх и панику". На следующий день Гинденбург телеграфировал канцлеру: „дипломатическая и военная подготовка к неограниченной подводной войне должны начаться теперь же, чтобы непременно ее осуществить в конце января".

Отвечая Гинденбургу, канцлер снова указал, что необходимо сначала выяснить позицию Америки, чего нельзя сделать до получения официального ответа от союзников. „В настоящее же время" телеграфировал Бетман „никто не может сказать, каков будет ответ. По всей вероятности последует отказ, но не исключается возможность, что для нас останется лазейка. Мы не должны ее закрывать, но это непременно случится, если начнутся операции . . . раньше, чем придет ответ. В результате дипломатический успех, достигнутый нашими мирными предложениями, сильно пострадает. Мы должны считаться с тем, что наша нота принята mala fide и принимается как путь к возобновлению неограниченной подводной войны".

Что же касается германской прессы, то она подобно Людендорфу в ответ на речи Ллойд-Джорджа и Вильсона подняла крик „в пользу подводных лодок".

26 декабря, после того, как Людендорф снова лживо осветил решение совещания, имевшего место в Плессе 31 августа, Гинденбург послал Бетман-Гольвегу свой ультиматум. Смысл письма сводился к тому, что фельдмаршал просто на просто решил не считаться с канцлером и действовать по собственному разумению. Бетман вероятно нашел, что ему пришел конец, но т. к. необходимый приказ нельзя было выпустить без санкции кайзера, то окончательный шаг мог быть сделан только после соответствующего совещания с главой правительства. Ввиду этого канцлер обещал в ближайшее время прибыть в Плесс.

Тем временем он получил два чрезвычайно важных сообщения: одно—памятная записка от Фалькенгайна—бросает яркий свет на вероломность проектированных немцами условий мира, от опубликования которых они считали нужным воздержаться пока их противники не выразят согласия на созыв мирной конференции. „Для нас отторжение Бельгии от Германии равносильно проигрышу всей войны, для Англии—победа. Если она допустит отторжение, значит она побеждена". Свою точку зрения Фалькенгайн далее подтверждал следующими словами: „Не подлежит никакому сомнению, что Бельгия должна остаться в наших руках как стратегический плацдарм для защиты наиболее важных про-

мышленных районов Германии и как хинтерланд для наших позиций на фландрском побережии, столь необходимо для нашего морского могущества".

Кайзер придерживался того же мнения, но по совершенно другим мотивам. 2 января он заявил Грюнау: „После того, как король Альберт в третий раз отказался от наших мирных предложений, ему не должно быть дозволено возвратиться в Бельгию; фландрское побережье должно остаться у нас."

Вторым корреспондентом канцлера был Хольтцендорф, приславший Бетман-Гольвегу копию составленного им меморандума с изложением своих взглядов на вопрос подводной войны. Меморандум был написан по просьбе Гинденбурга для широкого распространения в Германии и сопровождался подробной справкой о тех фактических данных, которые легли в его основу. Можно смело сказать, что меморандум был составлен лицами некомпетентными, но он носил форму документа точно обоснованного грандиозным статистическим материалом. Бетман повидимому раньше не имел случая читать меморандума, теперь же у него не осталось времени, чтобы совместно со сведущими лицами тщательно его обсудить. Но он сделал в этом направлении все, что мог, и послал меморандум министру внутренных дел Гельфериху. Последний высказал свое мнение Бетману лишь 9 января. При этом Гельферих повторил сказанное им на августовском совещании в Плессе, а именно: 1) надежда Хольтцендорфа поставить Англию на колени после того, как через пять месяцев будет утоплено 5 миллионов ее торгового флота, основана на весьма гадательных данных и 2) не разумно делать какие либо расчеты, не учитывая ресурсов Америки.

В промежуток времени между 26 декабря и сроком принятия окончательного решения германское правительство получило формальное извещение об отказе держав Антанты от его мирных предложений. Австро-Венгерское правительство все же сделало безнадежную попытку оживить дело и 2 января император Карл обратился по этому поводу с личным письмом к Вильгельму. Хотя полученный ответ носил далеко не обнадеживающий характер, австрийцы упорствовали. Четыре дня спустя граф Чернин прибыл на совещание, в котором участвовали Бетман-Гольвег, князь Гогенлое, Циммерман и товарищ министра внутренних дел фон Стумм [1]).

Чернин, повидимому, понял бесполезность настояний на возобновлении переговоров о мире. Ограничившись указанием на неизбежную необходимость закончить войну компромиссом, он со своими коллегами приступил к обсужде-

---

[1]) Барон Буриан оставил пост министра иностранных дел 22 декабря 1916 г. Его заменил граф Чернин.

нию вопроса, как лучше ответить на последнюю ноту союзников.

Было решено ответить отдельно Соединенным Штатам и отдельно каждому из нейтральных государств Европы. Проект ответной ноты был тут же составлен. На этом совещание закончилось. Через три дня (8 января) канцлер отправился в главную квартиру.

Незадолго до его прибытия Гинденбург, Людендорф и Хольтцендорф собрались на предварительное совещание. Несмотря на свою неизменную решимость всегда действовать посвоему, они все-таки были несколько смущены тем, что собираются сделать, и несколько волновались. Читая отрывочные и лаконические записи их разговора, невольно думаешь, что речь идет о каком то заговоре. Хольтцендорф прочел проекты приказа подводным лодкам и ноты Америке, после чего заявил, что император „не осведомлен об истинном положении вещей“. Затем присутствующие подошли к главному вопросу—согласится ли канцлер?

Для полноты картины приведем их разговор дословно [1]):

Хольтцендорф: Канцлер приезжает сюда завтра.

Гинденбург: В чем заключаются его затруднения?

Хольтцендорф: Канцлер желает сохранить в своих руках дипломатическую подготовку к неограниченной подводной войне с целью удержать от вмешательства в это дело Соединенные Штаты. Канцлер охарактеризовал последнюю ноту относительно вооруженных торговых пароходов как западню для наших *U*, которая приведет нас к конфликту с Соединенными Штатами.

Людендорф: Но ведь канцлер знал все дело.

Хольтцендорф: Министерство иностранных дел полагает, что если Соединенные Штаты вступят в войну, то Южно-Американские республики последуют за ними; кроме того оно думает о последствиях, могущих сказаться при заключении мира.

Гинденбург: Мы должны сначала победить.

Людендорф: Указание на то, что нота относительно стрельбы по вооруженным пароходам является западней для лодок, есть ничто иное, как новая попытка сорвать все дело.

Хольтцендорф: Что мы предпримем, если канцлер откажется к нам присоединиться?

Гинденбург: Вот над этим самым я и ломаю себе голову.

---

[1]) *German official documents* стр. 1317.

Хольтцендорф: Тогда вы должны сами занять должность канцлера.

Гинденбург: Нет, я не в состоянии это сделать и не сделаю. Иметь дело с рейхстагом я не могу.

Хольтцендорф: Мне кажется, что о Тирпитце и Бюлове не может быть и речи, принимая во внимание те отношения, которые создались у них с императором.

Людендорф: Я не буду пытаться убеждать Гинденбурга.

Гинденбург: Я не могу говорить в рейхстаге, я отказываюсь. Как вы полагаете относительно Дальвитца?

Людендорф: Вы хотите сказать, стоит ли он вообще за подводную войну?

Хольтцендорф: Канцлер пользуется большим доверием за границей.

Гинденбург: Хорошо; во всяком случае мы должны держаться крепко вместе. Мы считаемся с возможностью вступления в войну Америки и сделали все необходимые на этот случай приготовления. Хуже того, что сейчас, быть не может. Война должна быть доведена до конца и надо как можно скорее использовать все находящиеся в нашем распоряжении средства.

Хольтцендорф: Я опять таки говорю, что его величество не имеет представления об истинном положении вещей и о настроении своего народа.

Людендорф: Это верно.

Хольтцендорф: Народ и армия требуют беспощадной подводной войны.

Людендорф: Это верно.

Хольтцендорф: Министр внутренних дел сказал мне: „Ваши методы ведут нас к погибели".—Я ему ответил: „Вы толкаете нас вниз головой в пропасть".

Рано утром на следующий день приехал канцлер. То, что случилось, читатель лучше всего увидит из приведенной ниже выдержки из книги Бетмана [1]). „...Со всеми этими думами я прибыл на совещание. Оно состоялось в присутствии императора вечером 9 января, при чем атмосфера оставалась столь же накаленной, как и днем во время моих переговоров с высшим командованием. Я чувствовал, что имею дело с людьми, которые не желали больше обсуждать уже принятое ими решение... Конечно, я считал, что помощь,

[1]) Bethmann Hollweg, vol II, стр. 137.

которую сможет оказать нашим врагам Америка в значительной степени недооценивается главной квартирой, но после ответа держав Антанты на германское предложение я не мог поднимать вопроса о возобновлении мирных переговоров... Я думал об отставке, но это ничего бы не изменило. Чины верховного командования стали моими политическими и личными противниками... император же в глубине души был на их стороне. Если бы я воспротивился решению, июльский кризис 1917 года наступил бы шесть месяцев раньше. „Подводный“ канцлер нашелся бы раньше и принял бы должность к удовольствию и радости большей части народа, его представителей, а также армии и флота. Я не думал о себе, свой долг я видел в том, чтобы не препятствовать решению, избежать которого было немыслимо. Только поэтому 9 января я не подал в отставку и остался в своей должности“.

Слова Бетмана отражают его самого как в зеркале и подтверждаются выдержками из протокола совещания:

Канцлер: Перспективы неограниченной подводной войны несомненно чрезвычайно благоприятны... но нельзя не признать, что они не могут быть подтверждены доказательствами... Подводная война—наша последняя карта. Мы стоим перед принятием решения исключительной важности, но если военные авторитеты находят намеченную меру неизбежной, я не считаю себя в праве им противоречить“.

Что это фатальное решение было неизбежно и никакие совещания не могли бы его изменить—подтверждается всеми опубликованными ныне документами.

К 26 декабря последняя надежда на то, что здравый смысл все-таки восторжествует, растаяла как дым. Гинденбург резко изменил свою тактику в отношении Бетмана. Он перестал доказывать канцлеру, что последний, в сущности говоря, согласен с его взглядами, а просто на просто принимал протесты Бетмана „к сведению“, сообщая о своем намерении их игнорировать.

„Я вынужден обратить внимание вашего превосходительства“ телеграфировал фельдмаршал „что несмотря на ваши указания на ту исключительную ответственность, которая лежит на имперском канцлере, я в полном сознании моей собственной ответственности за победоносный исход войны буду, конечно, настаивать, чтобы все необходимое с военной точки зрения было бы сделано“.

За этой телеграммой 31 декабря последовала вторая не менее характерная, касавшаяся вопроса германских мирных предложений. „Высказанная вами 29 декабря мысль о том, что быть может нам не удастся сохранить Бриеевский бассейн, невольно заставляет меня сомневаться относительно основной точки зрения вашего превосходительства“.

Эта телеграмма и разумный ответ канцлера вполне оправдывает мнение о том, насколько Бетман-Гольвег во всех отношениях стоял выше своего императора.

Но „штатский" министр не мог устоять под натиском армии, флота и кайзера. В борьбе канцлера адмирал Шеер не остался в стороне. Опасаясь новых уступок Америке, он послал в Берлин своего представителя кап. 1 р. фон-Левентцова, предупредить о недопустимости „подобных послаблений". Левентцов был принят Бетманом 8 января, т. е. в день получения канцлером нижеследующей телеграммы от Гинденбурга: „Имею честь уведомить ваше превосходительство, что в соответствии с положением на фронте интенсивные подводные операции могут и должны начаться 1 февраля". На следующий день, как пишет Шеер, Хольтцендорфу удалось убедить и кайзера.

Итак решение, принятое Гинденбургом, было прикрыто необходимыми формальностями, которые вылились в „высочайшую телеграмму на имя начальника морского генерального штаба". „Повелеваю" гласила телеграмма кайзера „начать 1 февраля полной мощью неограниченную подводную войну... основной план операций должен быть представлен на мое утверждение".

Нет ничего невероятного в том, что прирожденные комедиантские наклонности Вильгельма заставляли его верить, что приказ является результатом его непреклонной воли, тем более, что содержание приказа совершенно не противоречило собственным желаниям и чаяниям кайзера. Появление в свет приказа сопровождалось интересными подробностями, о которых мы узнаем из следующей телеграммы представителя германского министерства иностранных дел в главной квартире, Лерснера, отправленной из Плесса с пометкой—„только для имперского канцлера и министра внутренных дел".

„Его величество", сообщал Лерснер, „в ответ на свое обращение к германскому народу получил множество телеграмм с выражением верноподданических чувств. Имею сведения из совершенно секретных источников, что ответственными за большинство этих телеграмм являются фельдмаршал Гинденбург и генерал Людендорф, которые желают показать всему миру, насколько немцы единодушны в своей преданности кайзеру. Император высказал крайнее удовольствие по этому поводу. Насколько я понимаю, широкое опубликование телеграмм доставит его величеству большую радость".

В этот самый день, когда в Плессе состоялось решение относительно неограниченной подводной войны, британское правительство ответило на американскую ноту о мире.

Вильсон не упоминал о посредничестве в той форме, о которой в начале года сообщал его ближайший друг полковник Хуз; о посредничестве не упоминалось вовсе. Американский президент предлагал лишь обеим воюющим сторонам сообщить те условия, на которых они согласились бы заключить мир, и давал понять, что он рассмотрит вопрос о возможности подвергнуть эти условия обсуждению.

Наш кабинет ни минуты не сомневался в том, что со времени январского визита Хуза планы Вильсона коренным образом изменились. Предлагая тогда помощь, президент ставил известные условия. В декабре же дело обстояло иначе и британскому кабинету предстояло решить трудный вопрос: окажет ли президент давление на союзников и какие именно меры он примет, если державы Антанты отклонят американскую ноту и заявят, что время для опубликования условий мира еще не наступило. Сложность проблемы явствовала из недавнего выступления американского министерства финансов в лице федерального фондового совета государственного казначейства (Federal Reserve Board), запретившего выпуск нового займа для союзников, а также из предоставления президенту права принимать меры против тех наших действий, связанных с блокадой, которые вызывали особенное раздражение. В соответствии с резолюцией Конгресса, вынесенной в начале года, президент мог в качестве репрессалий против английской „Черной Книги“ [1] (Black Book) запрещать судам Антанты разгружаться в американских портах. Меры подобного характера в отношении снарядов и материалов для английских военных заводов грозили бы чрезвычайно тяжелыми последствиями. Все наши сведения говорили за то, что американское общественное мнение безусловно поддержит президента, если последний пожелает, так или иначе, принудить союзников к соглашению с центральными державами.

Однако нельзя было ручаться, что Америка ограничится только перечисленными выше мерами.

В то время, как английское правительство обсуждало ноту Вильсона, американский посол в Берлине Джерард в официальном интервью заверил барона Буриана, что правительство Соединенных Штатов вполне готово к „принудительному миру“. Если державы Антанты будут противодействовать переговорам Вильсона, то Америка лишит их

[1]) Пароходные общества и отдельные судовладельцы, замеченные в торговле с Германией, заносились в так называемую «Черную Книгу». Они вычеркивались из списка фирм, с которыми ведутся дела, и их пароходы лишались права получать уголь во всех английских портах и портах союзников. *Ред.*

возможности приобретать боевое снабжение и предметы продовольствия [1]).

Лорд Сесиль представил по этому поводу соображения правительству в письменной форме. Как министр по делам блокады, он был прекрасно осведомлен о настроении нейтральных стран и советовал не идти против желаний президента и не давать ему никакого повода для агрессивных действий. Сесиль считал сомнительным, чтобы Вильсон решился вступить на путь, открытый ему Конгрессом, но полагал, что в случае недовольства нашим ответом он не преминет войти в переговоры с другими нейтральными государствами относительно законности английской блокады. „Самый незначительный поощрительный толчек со стороны Америки“ писал Сесиль „приведет к невозможности разговаривать с правительствами Швеции и Голландии. Когда же атмосфера достаточно накалится, президент почувствует себя в силах перейти к более репрессивному образу действий“. Взгляды министра блокады разделялись большинством членов кабинета, но надо было разработать детали ответа. Оставался открытым вопрос, как обеспечить охрану наших интересов. Невозможно было составить список мирных условий, желательных для каждой из держав Антанты в отдельности. Подобная работа потребовала совершенно исключительного искусства при условии изложения их настолько определенно и точно, чтобы удовлетворить желание президента и в то же время избежать противоречий, могущих возбудить взаимное недовольство союзников. Тяжелая задача по составлению ответа легла на французского премьера Бриана, нашего нового министра иностранных дел Бальфура и на одного из высокоавторитетных французских дипломатов Бертело.

Только к 10 января ответ был окончательно отредактирован и вручен Вильсону. Выражая американскому президенту благодарность за его выступление, правительства держав Антанты довольно энергично возражали против утверждения Вильсона, что „цели войны, преследуемые государственными деятелями воюющих стран, в сущности говоря, одни и те же“, а затем сообщали приемлимые мирные условия: Бельгия, Сербия и Черногория должны быть очищены; Франции должны быть возвращены занятые районы и „провинции, отторгнутые против желания населения“ восстановлены; итальянцы, чехи, румыны и славяне, находящиеся под иностранным владычеством, должны получить свободу, а Европа избавлена от кровавой тираннии турок. Чтобы не оставлять никаких сомнений относительно основной точки зрения Англии, наш официальный ответ сопро-

---

[1]) *German official documents,* стр. 1084

вождался особой нотой Бальфура американскому президенту. С исключительной ясностью и силой британский министр иностранных дел разъяснил разницу между нашей позицией и позицией Америки в данном вопросе. Для нас территориальные требования, предусмотренные в ответе союзников, были обязательным фундаментом будущих мирных переговоров и мы считали, что разбирать план всеобщего мира, проектированный Вильсоном, можно только после того, как центральные державы будут принуждены выполнить территориальные требования.

Слабой стороной ответной ноты союзников и ноты Бальфура являлось то обстоятельство, что обстановка на театре войны совершенно не указывала на возможность подавить волю центральных держав в ближайшем будущем или хотя бы приблизительно сказать, когда наступит этот момент. Положение России ухудшалось с каждым днем. Ее транспорт пришел в расстройство, на фронте и в столице ощущался недостаток продовольствия. Подобные же признаки слабости замечались и в Италии. Нам не удалось в начале войны, пока мощь союзников не была ослаблена, защитить от вторжения Францию, Бельгию, Сербию и Черногорию и казалось мало вероятным, чтобы мы смогли восстановить их границы теперь. Если же была надежда, что наша нота произведет в Америке благоприятное впечатление уверенностью союзников в правоте их дела и непреклонной решимостью довести его до победного конца, то эта надежда не оправдалась. Полковник Хуз в разговоре с графом Бернсторфом сказал, что президент смотрит на ноту, как на блефф и не придает ей серьезного значения [1].

На последнем совещании в Плессе было решено начать неограниченную подводную войну 1 февраля. Таким образом для подготовки к окончательному шагу оставалось еще три недели.

16 января Бернсторф получил инструкцию. Послу предписывалось до 31 января хранить молчание о намерениях германского правительства, а затем объявить, что неограниченная подводная война начнется на следующий день. Бернсторф узнал, что Вильсон не считал, чтобы нота Антанты закрывала ему путь для дальнейших попыток посредничества и поэтому постарался смягчить то, помешать чему он был уже не в силах. Германский посол настаивал на необходимости предоставить нейтральным торговым судам месячный срок для выхода из опасной зоны без опасения быть атакованными лодками [2]. Кроме того он просил отложить начало неограниченных подводных операций, пока несколько не

[1] Bernstorff, стр. 319.
[2] German official documents, стр. 1108

подвинется дело переговоров Вильсона. Оба предложения были отвергнуты без их обсуждения.

В течение целого месяца американский президент пытался устранить препятствия, мешавшие его посредничеству. Пока союзники опубликовали свои условия мира, а Германия продолжала хранить их в тайне, Вильсон старался выяснить этот вопрос и настаивал на сообщении немецких условий. Германское правительство не было склонно исполнить желание президента, опасаясь возможности его выступления в роли арбитра между воюющими сторонами. Учитывая, однако, что через несколько недель Германия может оказаться в состоянии войны с Америкой, оно в конце концов согласилось. Бернсторфу послали телеграмму с приказанием сообщить Вильсону условия мира, „но конфиденциально“ [1]). Эта уступка не имела никакого значения, так как телеграмма была отправлена лишь за 48 часов до объявления германского посла о том, что новая подводная кампания начинается немедленно.

22 января президент Вильсон обратился с посланием к сенату по поводу своих мирных переговоров [2]). Он все еще надеялся на возможность их предложения и говорил в обычных туманных и осторожных выражениях о гарантиях будущего мира, отрицая в то же время всякое желание непосредственно вмешаться в борьбу воюющих государств.

Ряд мест из послания президента послужил потом предметом оживленных прений в Германии, но повидимому все эти спорные пункты не играли абсолютно никакой роли в свете того, что случилось неделей позже. В 5 часов дня 31 января 1917 года граф Бернсторф посетил министра иностранных дел Лансинга и выполнил приказание своего правительства. Сообщение было принято Лансингом очень спокойно, так как он, повидимому, уже знал о предстоящих событиях. 3 февраля Вильсон сообщил Конгрессу о разрыве дипломатических сношений с Германией и вечером того же дня Бернсторфу и всему составу германского посольства были вручены паспорта [3]). Вильсон, повидимому, не был еще тогда уверен, пожелает ли общественное мнение идти дальше; он все еще надеялся избежать необходимости воевать и ограничился „объявлением вооруженного нейтралитета, который мы знаем как надо соблюдать, имея к тому соответствующий прецедент...“ [4]).

Но 3 апреля, когда из хода подводной компании немцев президент понял, что сделанного недостаточно, он обратился к Конгрессу, испрашивая разрешения объявить войну.

---

[1]) Ditto, стр. 1048.
[2]) Scott—„*President Wilson's Foreign Policy*, стр. 250.
[3]) Bernstorff, стр. 324.
[4]) Scott—„*President Wilson's Foreign Policy*“, стр. 260.

ГЛАВА VIII.

Средиземное море с января по август 1917 года.

(Карты 6 и 7).

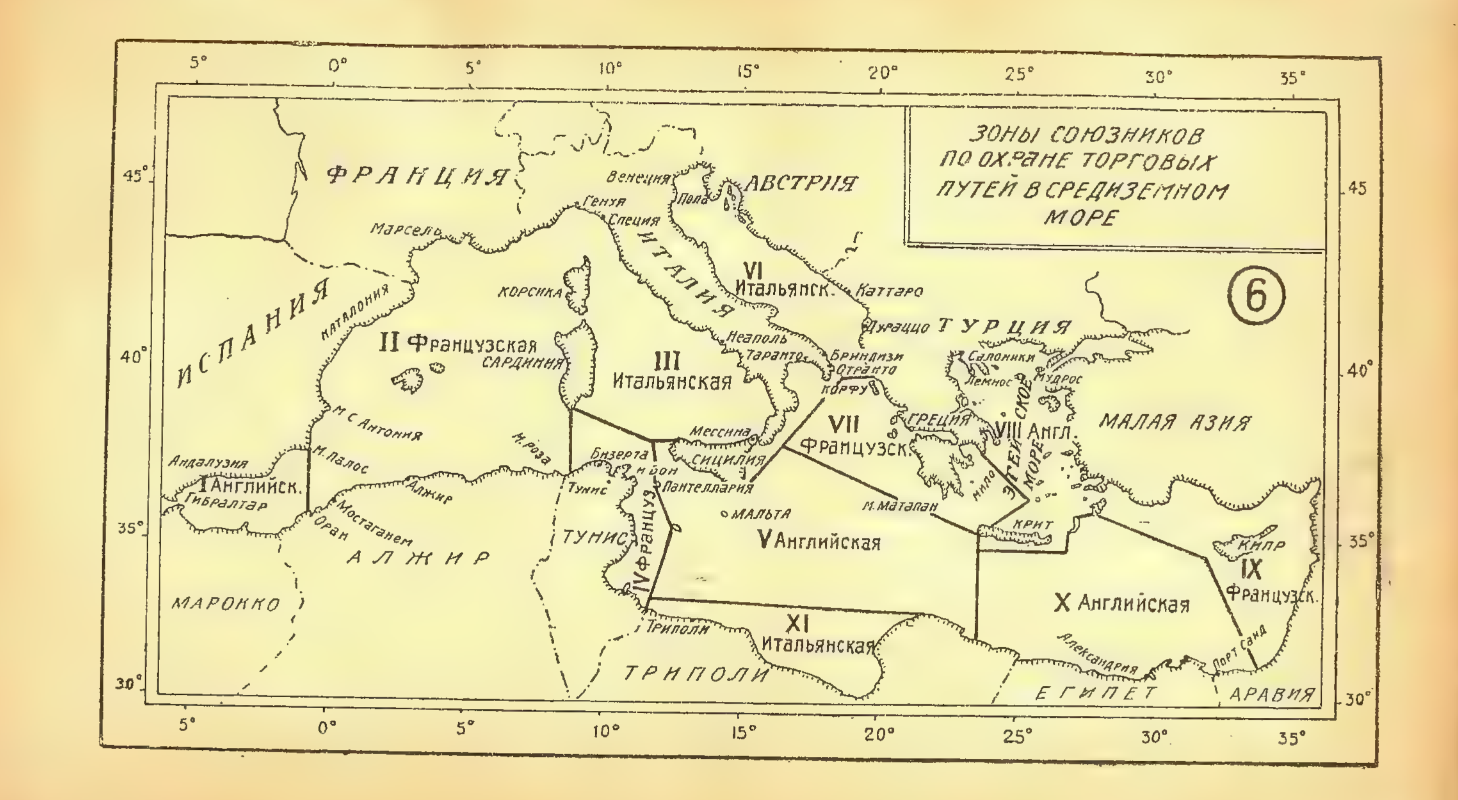
I.

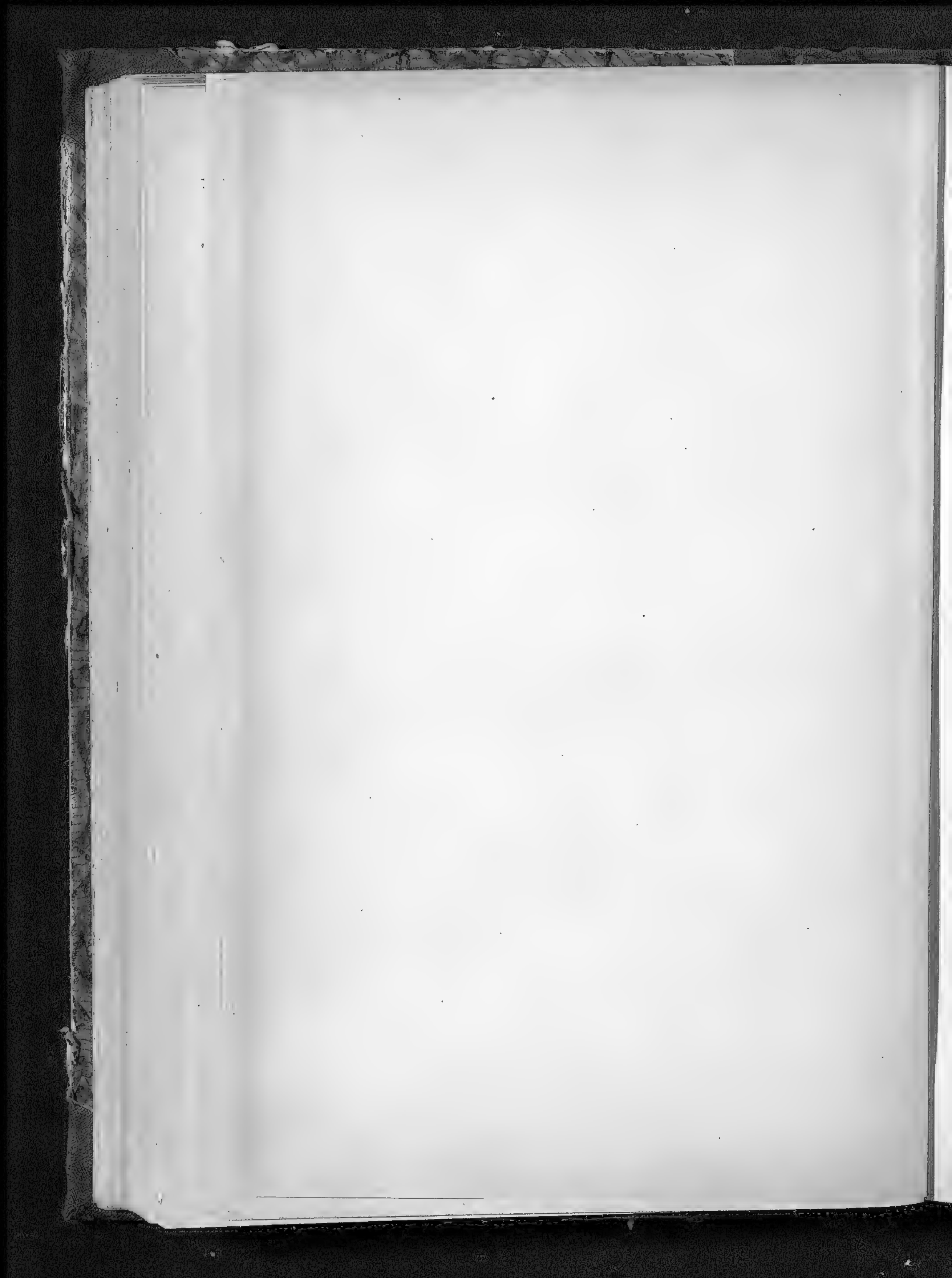
Подводная война с января по май 1917 года.

В морской истории можно найти не мало примеров тому, какими затруднениями сопровождается кампания на море, протекающая под соединенным союзным командованием. Поэтому совершенно понятно, что эти затруднения невозможно было устранить и при совместных действиях Антанты против германских лодок в Средиземном море, где со стороны союзников оперировали флоты трех держав. Согласно установленной организации все море было разделено на независимые друг от друга, но связанные между собою зоны. Побережья Алжира и Туниса входили во французскую зону, дозорная служба в районах к W-у и S-у от Греции, тоже была возложена на французов. Защита торговых путей между Мальтой и Египтом и весь район Егейского моря находились в руках англичан, а за воды, омывающие Италию с запада, востока и юга, ответственным являлся итальянский флот.

Случайности, неизбежно связанные с подобной организацией, не могли быть предусмотрены. В отечественных водах разделение побережья на отдельные районы, управляемые самостоятельными начальниками, приводило часто к недоразумениям. В Средиземном же море, даже при образцовой координации всех действий, разность национальностей, различие языка и взглядов не могли не оказывать своего влияния на успех дела. Однако, охрана прибрежных торговых путей могла быть вверена только флоту того государства, которому принадлежит данный участок берега. Если при такой системе и оказывались «прорехи», то только на границе между одним и другим государством. Охранять же такие большие водные пространства как, например, Мессина—Египет или Марсель—Салоники, не пересекать которых суда дальнего следования не могли, можно было только организуя дозор на определенном пути или назначая для каждого парохода специальный конвой от флота того государства, через чью зону проходил пароход. Но судов, подходящих для конвоирования пароходов на длинных переходах, не хватало и не было никакой возможности давать конвой каждому пароходу.

Поэтому приходилось действовать так сказать «по способности» и иногда не назначать конвоя вовсе.


ЗОНЫ СОЮЗНИКОВ
ПО ОХРАНЕ ТОРГОВЫХ
ПУТЕЙ В СРЕДИЗЕМНОМ
МОРЕ
6
ФРАНЦИЯ
ИСПАНИЯ
ИТАЛИЯ
АВСТРИЯ
ТУРЦИЯ
МАЛАЯ АЗИЯ
МАРОККО
АЛЖИР
ТУНИС
ТРИПОЛИ
ЕГИПЕТ
АРАВИЯ
I Английск.
II Французская
III Итальянская
IV Францучз.
V Английская
VI Итальянск.
VII Французск.
VIII Англ.
IX Французск.
X Английская
XI Итальянская
Марсель
Каталония
Андалузия
Гибралтар
М. Палос
М. С. Антония
Оран
Мостаганем
Алжир
М. Роза
Корсика
Сардиния
Генуя
Венеция
Специя
Пола
Неаполь
Таранто
Бриндизи
Отранто
Корфу
Дураццо
Каттаро
Мессина
Сицилия
Пантеллария
Бизерта
Тунис
Мальта
Триполи
Греция
Салоники
Лемнос
Мудрос
Эгейское море
Крит
М. Матапан
Кипр
Александрия
Порт Саид
5°
0°
5°
10°
15°
20°
25°
30°
35°
30°
35°
40°
45°



Пароходы с особо важными боевыми грузами и войсковые транспорты проходили обычно всю дорогу под охраной миноносцев, но бывали случаи, когда при переходе из одной зоны в другую пароход оказывался без конвоя. В феврале, в результате недоразумения, в таком положении оказался шедший из Италии в Салоники итальянский транспорт *Minas*. До границы итальянской зоны его конвоировал итальянский миноносец. Считая, что пароход будет затем встречен английским конвоем, высланным с Мальты, миноносец повернул обратно. Но главный командир на Мальте, адм. Баллард, не был поставлен в известность о необходимости выслать конвой и *Minas*'а никто не встретил. Транспорт пошел один и был взорван германской лодкой. Погибло 870 человек. Эта катастрофа привела к мысли о желательности объединить всю дозорную и конвойную службу в Средиземном море под общим командованием. Для подобной меры требовалось предварительно обсудить в совещании союзных адмиралов вопросы, связанные с выбором путей следования пароходов, а также с различными противолодочными мерами. Все флагманы Средиземного моря были перегружены работой и выбрать место и время для совещания составляло не легкую задачу. В конце концов пришли к решению собраться на Корфу в конце апреля.

Тем времени германские лодки продолжали действовать весьма энергично. В феврале союзники потеряли в Средиземном море 50 судов, общей вместимостью около 101 000 тонн. В марте число утопленных судов несколько снизилось. Погибло 36 судов, вместимостью 72 000 тонн, но среди них был французский линейный корабль *Danton*, взорванный германской лодкой *U-64*. *Danton* шел зигзагами и охранялся миноносцем, однако, лодке все-таки удалось выйти на позицию и выпустить две торпеды. Обе попали. Через 45 минут корабль затонул. Миноносец заметил перископ и бросил несколько противолодочных бомб, но лодка быстро погрузилась и ушла неповрежденной. Перейдя затем к берегам Сицилии, *U-64* утопила два английских парохода и три итальянских парусника, после чего возвратилась в Каттаро.

Помимо вопроса о зонах вызывал сомнение и самый метод защиты судоходства, практиковавшийся в Средиземном море и сводившийся к охране определенного пути между главными портами. Адмиралтейство уже в начале года пришло к заключению об его непригодности и обратилось к французскому морскому министерству, указывая на желательность заменить этот метод другим, в основу которого должен лечь принцип «разсосредоточения движения» в широких водных пространствах. По проекту Адмиралтейства предполагалось каждому отдельному пароходу

назначать самостоятельный никем не охраняемый путь следования. Дозорные же суда держать в тех «тесных водах», избежать прохода которых было невозможно. Пока наше предложение обсуждалось французами, Адмиралтейство решило проверить его на опыте в восточной части Средиземного моря по отношению к британским пароходам. С 15 января наши коммерческие суда, курсировавшие между Египтом и Салониками или Мальтой, перестали ходить установленными путями, охранявшимися дозорными отрядами, а следовали самостоятельно, руководствуясь данными им курсами.

«Большая дорога» по прежнему охранялась судами нашего флота, но британские пароходы ею не пользовались.

«Рассосредоточение» не сопровождалось тяжелыми потерями. С момента применения нового принципа к востоку от Мальты в течение 6 недель погибло только 4 британских парохода, при чем все они были утоплены без предупреждения, а следовательно присутствие дозорных судов вряд ли бы их спасло.

В конце февраля и в самом начале марта особенно сильно пострадало судоходство у берегов Алжира, где дозорную службу несли мелкие суда французского флота. В западной части Средиземного моря английские пароходы погибли только в этом районе.

В то время существовало правило, по которому пароходы, не имевшие артиллерии, должны были придерживаться как можно ближе к берегу и идти только ночью, а перед рассветом становиться на якорь в ближайшем удобном месте и оставаться там до захода солнца. Подобный способ был весьма полезен для невооруженных пароходов. Плавание днем было далеко небезопасно и для вооруженных пароходов. Между 20 февраля и 3 марта погибло 7 купцов, имевших артиллерию, при чем все они были взорваны днем без предупреждения. За этот же период у тех же берегов и тоже днем произошло шесть случаев, когда пароходы, благодаря своей артиллерии, удачно отбились от подводного врага.

Последние потери заставили Адмиралтейство вовсе отказаться от следования пароходов вдоль алжирского побережья и применить принцип „рассосредоточения“ по всему Средиземному морю.

Начиная с 7 марта английские коммерческие суда, покидающие Гибралтар для следования в проход Мальта, должны были вплотную обходить берег Испании до м. С. Антонио, с расчетом быть в открытом море к наступлению темноты, после чего следовать теми курсами, которые

им были указаны в Гибралтаре. Суда, следовавшие в обратном направлении, получали указания на Мальте.

Каждому пароходу давался особый генеральный курс, представлявший собою широкий зигзаг, рассчитанный таким образом, чтобы он не проходил ближе 30 миль от африканского берега раньше, чем пароход не пройдет южной оконечности Сардинии. Давая каждому отдельному пароходу самостоятельный курс, достигалось то, что в случае его встречи с подводной лодкой последней приходилось долго ждать пока появится следующая жертва.

Новый метод, применявшийся только в отношении британских вооруженных пароходов, оказался вполне действительным. В течение марта в западном бассейне Средиземного моря не погибло ни одного парохода. Между тем немецкие *U* несомненно продолжали крейсеровать на торговых путях у алжирского побережья, так как за последнее время там был взорван буксирный пароход и произошел удачный артиллерийский бой между французским пароходом и лодкой. И кроме того присутствие лодок три раза обнаруживалось французскими дозорами.

На „рассосредоточенных“ торговых путях к Ost-у от Мальты в марте погибло три английских парохода. Все они были взорваны без предупреждения. Район у Александрии также пострадал. Здесь после 68 дневного перерыва подводный противник снова появился. На этот раз оперировала *U-63*. Выйдя из Каттаро, она повидимому прошла на S с целью войти в связь с недоброжелательными к Англии племенами, населяющими западную границу Египта, и была впервые замечена у Александрии 24 марта. На следующей неделе она взорвала без предупреждения в пятнадцати милях от порта два английских парохода и утопила артиллерийским огнем один египетский парусник. Второй из этих пароходов—угольщик, шедший из Александрии в Порт-Саид—охранялся четырьмя вспомогательными дозорными судами. Однако, ни с дозорных судов, ни с парохода никаких признаков лодки не видели. Остальные дозорные суда, базировавшиеся на Александрию, были заняты дозорной службой на установленном французами торговом пути между Александрией и восточной оконечностью Крита.

Как ни велика была активность, проявленная немецкими лодками в феврале и марте, но в апреле она еще более возросла, когда буквально чуть ли не все *U* находились в море. Насколько нам известно, в апреле в Средиземном море состоялось не менее 24 отдельных крейсерств лодок, при чем число часов, проведенных ими в море, удвоилось против марта. В то время, как в Отечественных водах число пароходов, уничтоженных в апреле, почти не превышало тако-

вое за март[1]), в Средиземном море оно утроилось. Тоннаж, уничтоженный в Средиземном море, составлял четвертую часть тоннажа, погибшего за один месяц по всему свету.

Два из указанных выше крейсерств несомненно заслуживают подробного расмотрения.

Начнем с крейсерства *U-52*, которая под командой кап. 2 р. Вальтера Ганса в конце марта вышла из Каттаро в Германию. К западу от Мальты Ганс уничтожил два итальянских парусника, а затем 4 апреля появился у Генуи. Итальянский пароход *Ravenna* с 180 пассажирами оказался утопленным без предупреждения. Через несколько часов после гибели *Ravenna* американский пароход *Missourian* заметил идущую ему прямо в борт торпеду, но удачно положил руля и избежал попадания. Лодка всплыла и *Missourian* после первого залпа застопорил машину, вслед за чем был уничтожен артиллерийским огнем с короткой дистанции.

Следуя вдоль побережья к западу, командир *U-52* около 12 часов ночи заметил силует большого парохода, шедшего курсом на Марсель. Пароход *City of Paris* шел из Индии в Англию с генеральным грузом и 13 пассажирами и не нес никаких огней, но луна ярко светила и он был виден очень отчетливо. Выполняя полученные указания, капитан парохода придерживался итальянского берега. Согласно установленных в Средиземном море правил, всякое судно, заметившее подводную лодку, обязано было донести об этом по радио, при чем предварительно делало по коду слово «Алло». Все расположенные по близости береговые радио-станции немедленно повторяли радио и принявшие его суда должны были немедленно поворачивать в море и уходить из опасного района. *City of Paris* принял несколько „Алло“ и, неоднократно меняя курсы, в описываемый момент находился в 50 милях к S-у от Ниццы. Но на несчастье изменение курсов не удалило пароход от опасности, а наоборот—сблизило его с врагом. Первая торпеда, выпущенная *U-52*, попала, и *City of Paris* начал медленно тонуть. Пассажиры и команда в полном порядке сели на шлюпки. Лодка всплыла и, подойдя к шлюпкам, потребовала выдачи капитана в качестве военнопленного. Не найдя капитана на шлюпках, командир *U-52* сделал несколько залпов по продолжавшему держаться на плаву пароходу, а затем утопил его торпедой. *City of Paris* поспел несколько раз повторить по радио свое место, но помощь поспела лишь через 36 часов. Французским дозорным судам удалось найти только три шлюпки, на которых 29 человек человек команды индусов умерли от холода.

---

[1]) В марте 115, в апреле 119.

Одну шлюпку с 12 человеками через четверо суток прибило к берегу, две пропали без вести. Из всей команды и пассажиров парохода, погибло 122 человека.

Уничтожив *City of Paris*, кап. 2 р. Ганс направился в Канн. Потопив в открытом море итальянский парусник, он продолжал следовать вдоль побережья к W-у. Между 7 и 10 апреля *U-52* крейсеровала у берегов Каталонии. Здесь Ганс утопил три парохода—американский, итальянский и французский—остановил и затем отпустил один греческий пароход, подвергся обстрелу французского дозорного судна и выпустил торпеду по английскому вооруженному купцу, но неудачно. 11 апреля он сделам радио, которое дало возможность радио-пеленгаторным станциям определить в этот момент его место. Затем *U-52* направилась к Гибралтару. 13 апреля перед входом в пролив она утопила еще два парохода: один датский и один английский. Последний был взорван без предупреждения. Другой английский вооруженный пароход вступил с лодкой в бой, но старую пушку разорвало после первого же выстрела и пароход спасся только благодаря выпущенной дымовой завесе [1]. Гибралтар лодка прошла в ночь с 13 на 14 апреля и через две недели прибыла в Германию. У Лиссабона Ганс потопил греческий пароход, а у Финистерре—английский (без предупреждения). Всего было уничтожено: в Средиземном море 33 170 тонн, в Атлантическом океане 7 792 тонны.

Крейсерство другой лодки, *U-35*, которой командовал кап. лейт. фон Арнаульд, заслуживает не меньшего внимания. Он тоже вышел из Каттаро в конце марта. Из всех других походов немецких *U* в Средиземном море его поход оказался наиболее продолжительным и наиболее удачным. *U-35* впервые появилась у южной оконечности Сицилии, где потопила без предупреждения английский вооруженный пароход. Следуя на запад, к южной оконечности Сардинии, Арнаульд вступил в бой с другим вооруженным британским купцом. Хотя пароход выпустил дымовую завесу и отстреливался весьма энергично, ему в конце концов пришлось сдаться. Капитан был взят в плен, при чем находившийся на лодке кино-оператор снял сцену сдачи. На следующий вечер *U-35* потопила американское парусное судно. Через два дня она встретила английский вооруженный пароход *Maplewood* и вступила с ним в бой, продолжавшийся три часа. *Maplewood* сдался только после того, как сделал свыше ста выстрелов. Его снаряды не долетали и лодка не получила ни одного попадания. Капитан

---

[1]) К этому времени многие коммерческие суда уже были снабжены дымовой аппаратурой.

тоже был взят в плен. Затем Арнаульд перешел к африканскому берегу. Здесь английских купцов он не нашел. У Алжира командир *U-35* выпустил торпеду по французскому пароходу, но промахнулся. Другой француз, несмотря на выпущенные по нем 60 снарядов, благополучно ушел. Капитан парохода, давал то „полный вперед“, то стопорил машину, и артиллеристы лодки не могли пристреляться.

Хотя *U-35* продолжала продвигаться на W вдоль алжирского торгового пути, она не нашла тут больше жертв; в открытом море она потопила один английский парусник и один греческий пароход.

Поздно вечером 12 апреля лодка прошла Гибралтарский пролив. Однако, Арнаульд не шел, подобно своему коллеге командиру *U-52*, в Германию, а направлялся в крейсерство на западных подходах к Средиземному морю, т. е. в такой район, который до сих пор посещался только лодками, следующими из Германии или возвращающимися обратно.

Британские коммерческие пароходы, пересекающие Средиземное море, обычно имели артиллерийское вооружение. Но орудий для всех пароходов, приближающихся к берегам Соединенного Королевства, еще не хватало и в день прохода *U-35* через Гибралтар последовало приказание Адмиралтейства снимать орудия с пароходов, направляющихся в Америку и Канаду, и устанавливать их на пароходах, идущих в Англию или Египет. На следующее утро приказ вошел в силу. Пароход *Patagonia*, следующий в один из американских портов, снял свою пушку и вышел в море невооруженным.

В новое крейсерство Арнаульда первыми его жертвами стали пароходы, направлявшиеся из Америки в Средиземное море—два итальянских и один греческий. Один из итальянцев был вооружен и по началу оказал некоторое сопротивление, но затем быстро прекратил стрельбу и сдался. Два других парохода не имели артиллерии и сдались немедленно. В таком же положении оказался и *Patagonia*, который рано утром встретил *U-35* в 150 милях к W-у от м. Спартель. За попытку *Patagonia* уйти понес наказание его капитан, которого Арнаульд взял в плен. Покончив с *Patagonia*, командир *U-35* перешел к испанскому берегу. К этому времени команды первых утопленных пароходов добрались до Гибралтара, откуда было сделано радио о появлении германской *U* вблизи м. Спартель. Вслед за этим испанская радио-станция сообщила, что у Хуельва потоплено португальское судно. Португальца потопил не Арнаульд, а командир *U-52*, который по пути в Германию прошел Гибралтар на следующий вечер после прохода *U-35*.

Номинально ответственность за безопасность судоходства в районе к W-у от Гибралтара несли французы—так называемая Марокканская дивизия. Но она состояла лишь из двух, трех старых легких крейсеров, приносивших делу охоты за лодками скорее вред, чем пользу. Фактически эти крейсера даже и не пытались бороться с лодками.

Видя, в каком опасном положении находится этот оживленный район, Адмиралтейство приказало главному командиру Гибралтарского порта адм. Керрей принять посильные меры для его очищения от лодок и просило помощи у французов.

Приказание Адмиралтейства поставило адмирала в очень трудное положение. Для противолодочной службы в его распоряжении находилось четыре парохода «досмотрщика», десять небольших миноносцев, пять канонерок, девять траулеров и семь вооруженных яхт, т. е. всего 35 мелких сравнительно быстроходных судов. Из них одна треть постоянно стояла в ремонте. Этими силами приходилось держать дозор в Гибралтарском проливе, а также в Средиземноморской зоне № 1. Зона № 1 тянулась на Ost до меридиана мыса Палос и по ней—вдоль испанского и африканского побережий—проходили торговые пути длиною в 250 миль. Канонерки почти всегда были заняты конвоированием транспортов или каких либо других пароходов с важными грузами, следовавших в Салоники или Египет. Одна из канонерок *Acacia* в момент получения телеграммы о потоплении португальского парохода как раз возвратилась из конвоя и была тотчас же отправлена в дозор к Хуельва. Все остальные вооруженные мелкие суда, находившиеся в Гибралтаре, тоже были немедленно высланы на W.

Французы для дозорной службы к W-у от пролива держали в Гибралтаре несколько лодок. Появленис германской *U* к W-у от Гибралтара ожидалось 15 апреля и было условлено, что три франц. подвод. лодки будут ее поджидать за входом в пролив. Однако, старший французский морской начальник в Гибралтаре в последнюю минуту отменил отданное распоряжение. В результате, когда не оставалось сомнений, что немецкая *U* находится в районе французского дозора, лодки оказались стоящими, в гавани. Только тогда одна подлодка вместе с трауллером вышла в море.

Acacia очень быстро обнаружила следы деятельности подводного врага, встретив шлюпку с командой потопленного греческого парохода. Пароход шел из Хуельва в Америку и был потоплен Арнаульдом 15 апреля. Хотя канонерка оставалась в море до 17 апреля, германской лодки она не видала, так как *U-35* снова вернулась к W-у от Гибралтара. Здесь 17 апреля она потопила один русский пароход и три английских. Из английских пароходов один шел из Нью-

Иорка в Геную и потому не имел артиллерии, а два других, с балластом, направлялись из портов Средиземного моря в Балтимору и сдали свои пушки в Гибралтаре. С рассветом 18 апреля Арнаульд открыл огонь по английскому пароходу *Hurst*, но последний был вооружен и так энегрично отстреливался, что лодка через полчаса прекратила преследование и обратила свое внимание на показавшийся от W-а другой пароход. Новая жертва была потоплена торпедой без предупреждения. Капитан взят в плен. С его прибытием на *U-35* образовалась группа пленных капитанов в 5 человек. *Hurst* был потоплен в 180 милях на W от м. Спартель. Западнее этой точки Арнаульд не проходил. На следующий день, 20 апреля, он атаковал пять пароходов. Два первых, оба английских, шли — один в Тунис, другой из Дакара в Гибралтар и не имели вооружения,—а третий пароход—вооруженный — благополучно ушел после получасовой перестрелки, четвертый—французский—тоже ускользнул, благодаря тому, что сразу повернул и лодке пришлось за ним гнаться против свежего ветра и крупной зыби. Пятый пароход, подвергавшийся нападению, был *Leasowe Castle*. При подходе его к Гибралтару адм. Керрей получил приказание выслать ему навстречу конвой. Но раньше чем конвоиры успели придти к месту назначения *Leasowe Castle*, находившийся в тот момент в ста милях от Гибралтара, сделал радио, что торпеда ему попала в руль, при чем силою взрыва повредило орудийную установку и пароход был вынужден прекратить стрельбу по лодке. Командир лодки почему то не довел атаку до конца и предпочел уйти. По счастью винты *Leasowe Castle*'я не пострадали от взрыва и он благополучно добрался до Гибралтара.

22 апреля по представлению адм. Керрей было отменено распоряжение относительно разоружения пароходов, направляющихся из Гибралтара в Америку. Новая обстановка заставила адмирала изменить путь следования пароходов, идущих на запад вдоль африканского побережья, с расчетом, чтобы они проходили значительно южнее. В виде временной меры он на двое суток прекратил выход из Гибралтара всех английских и союзных судов. Все, что он смог сделать в отношении усиления дозорной службы во французской зоне, сводилось к высылке одного парохода „досмотрщика“ и трех траулеров на английский путь и четырех миноносцев к испанскому берегу. Однако, это было сделано за счет ослабления дозорной службы в Средиземноморской зоне, находившейся в его непосредственном ведении. Французы не имели быстроходных судов и адмирал просил Адмиралтейство прислать ему несколько миноносцев, но получил обычный ответ, что свободных миноносцев нет, и указания на необходимость обходиться наличными средствами.

Таким образом на западных подходах к Гибралтару командиру *U-35* особенной опасности не угрожало. Здесь он оставался до 24 апреля и за последние три дня утопил два итальянских, один датский и два норвежских парохода. Два вооруженных французских парохода своей меткой стрельбой съумели отогнать лодку, которая не рискнула подойти на близкую дистанцию. А один, английский, спасся только благодаря удачно выпущенной дымовой завесе. Гибралтарский пролив Арнаульд прошел 25 апреля, утопив к W-у от пролива 17 судов, общей вместимостью в 46 854 тонн. Его операции у Гибралтара со стороны Атлантического океана во всякое время нанесли бы нам много потерь, но в выбранный им момент он смог бы удвоить эти потери. Как раз тогда было решено испробовать на опыте систему конвоирования пароходов, следующих из Гибралтара в Англию. Ответственным за безопасность первой половины пути являлся адм. Керрей, но, так как он не мог, с имеющимися в его распоряжении средствами, одновременно охранять и Средиземноморскую часть своей станции, ему было разрешено (26 апреля) временно снять дозор из зоны № 1. При этом было приказано, чтобы пароходы следовали вдоль испанского побережья, не выходя из пределов территориальных вод.

Войдя в Средиземное море, Арнаульд сначала направился на путь следования пароходов, идущих вдоль испанского берега, но 30 апреля перешел к южному берегу, т. е. на алжирскую дорогу. После месячного испытания системы „рассосредоточения“ Адмиралтейство снова стало направлять пароходы, идущие в Алжир, по прежнему, т. е. таким образом, что они проходили по близости от мыса Палос. На обратном пути в Каттаро Арнаульд не делал попыток атаковать вооруженные пароходы. Вероятно к этому времени он почти полностью израсходовал боевой запас. Последней его жертвой стал греческий пароход, возвращавшийся из Туниса в Англию. Когда *U-35* начала обстреливать пароход, шум выстрелов привлек внимание французского дозорного судна, которое с большой дистанции открыло по лодке огонь и заставило ее погрузиться. Однако у Арнаульда оставалась неиспользованной одна торпеда, которою он и потопил греческого купца. Несколько часов спустя на него сбросил бомбы дозорный гидросамолет, но неудачно, и *U-35* благополучно возвратилась в Каттаро. За пять недель крейсерства кап. лейт. Арнаульд пустил на дно почти 65 000 тонн, произвел набег на сравнительно безопасный до этого район, к W-у от Гибралтара и применил новый метод нападения на комерческие суда—стрельбу из орудий. В нескольких случаях этот метод оказался удачным; пароходы после длительного сопротивления сдавались. Итак оказывалось,

что артиллерийское вооружение пароходов не только давало повод топить их без предупреждения, но и не спасало парохода от решения противника уничтожить их тем или иным способом.

Даже конвой из миноносцев не мог гарантировать от катастрофы. Наибольшее беспокойство, конечно, вызывали войсковые транспорты. Для них выбирались из наличного запаса наилучшие орудия и всегда назначались для охраны миноносцы. Тем не менее 15 апреля два транспорта погибли. Один из них *Arcadian*, на котором помимо 200 человек экипажа находилось 1 000 офицеров и солдат, был взорван лодкой в южной части Егейского моря на пути из Салоник в Александрию. Транспорт затонул через шесть минут, никаких признаков лодки никто не видал. За четверть часа до взрыва закончилось ученье посадки эшелона на шлюпки. Вследствие этого и благодаря царившей все время образцовой дисциплине удалось посадить на шлюпки и миноносцы 1 050 человек. На несчастье, когда *Arcadian* начал скрываться с поверхности воды, он перевернулся. Находившиеся в рострах различные рангоутные деревья и разные запасные деревянные части стали вылетать в воздух как стрелы из лука и, падая, поражали плавающих людей. Не будь этого и если бы *Arcadian* неожиданно не перевернулся— число жертв было бы не 277 человек, а значительно меньше.

Транспорт подвергся нападению во французской зоне и через три часа после его гибели к месту катастрофы прибыли французский миноносцев с несколькими траулерами, принявшими участие в спасении людей.

Пока гиб *Arcadian*, на полпути между Сицилией и Грецией подвергся нападению лодки другой более крупный транспорт—*Cameronia*. На нем находилось 2 630 офицеров и солдат, следовавших из Марсели в Египет. *Cameronia* конвоировалась двумя миноносцами, которым вместе с высланными на помощь с Мальты судами удалось спасти большинство людей. Из всего эшелона и экипажа погибло 200 человек. После случая с *Royal Edward*'ом, имевшим место в Егейском море осенью 1915 года, уничтожение в один и тот же час двух крупных судов, сопровождавшееся столь большим числом жертв, было наиболее тяжелым ударом, которым лодкам удалось нанести делу нашей транспортной службы на море [1]).

Первый лорд Адмиралтейства счел себя вынужденным поставить в известность кабинет министров, что Адмиралтейство не может далее нести ответственность за безопасность коммуникационных путей армий, находящихся в Салониках и Египте, и энергично настаивал на необходимости оконча-

---

[1]) См. том III, стр. 118.

тельно убрать из Салоник британские части. Но обстановка того времени исключала возможность подобного решения вопроса и Салоникская база продолжала оставаться источником бесконечных тягот как для нашего флота, так и для нашего судоходства.

Подводная кампания немцев в Средиземном море имела одно существенное отличие от подводной кампании в Отечественных водах. Широкие водные пространства и большие глубины Средиземного моря не представляли удобств для постановки минных заграждений с лодок. Неудивительно поэтому, что число потерь от мин составляло очень незначительную часть от общего количества уничтоженного тоннажа. В марте немцы выставили два заграждения у Неаполя, но ни на одном из них никто не взорвался. В апреле было обнаружено минное поле у Александрии, поставленное *U-37* после ухода из этого района *U-63*. Кроме того были сделаны попытки забросать минами путь вдоль северного побережья Африки. Шесть отдельных заграждений было поставлено между мысом Бон и Ораном, на которых погибли четыре крупных парохода. В этот же период активность германских *U* проявилась в весьма странной форме. Лодки подвергли бомбардировке две деревни в Триполитании. Трудно сказать, зачем немцы обстреливали туземные селения. Вероятнее всего с целью произвести на местное население какое то желательное для Германии впечатление.

Хотя большинство лодок появлялись из Адриатического моря, было известно, что несколько *U* находятся и в Константинополе, откуда они могут через Дарданеллы проходить в Средиземное море. После эвакуации Галлипольского полуострова мы для заблокирования выхода из Дарданелл поставили на мелководьи ряд минных заграждений. В декабре 1916 года *UB-46*, возвращаясь в Константинополь, подорвалась на одном из заграждений и затонула. Но на этом и закончился достигнутый успех. К концу года часть мин сорвало зимними штормами, а часть туркам удалось вытралить, в виду чего в начале 1917 года было решено восстановить заграждения. Командование в Средиземном море считало, что сети будут служить достаточным препятствием для лодок, Адмиралтейство же находило, что сети не оправдывают своего назначения. Как выяснилось, немцы начали снабжать лодки особыми ножницами, свободно прорезавшими сеть, и поэтому сети без мин перестали приносить пользу. Кроме того не откуда было взять необходимого громадного количества материала. Поэтому решили поставить новую серию заграждений: часть против мелко сидящих надводных судов, часть против лодок, следующих в погруженном состоянии. Первая постановка заграждений 1917 года состоялась в ночь с 18 на 19 апреля у Сувлской бухты.

Большинство мин было поставлено на глубине 60 фут, но остальные значительно ближе к поверхности. В начале мая из Англии прибыл новый запас мин и заградительные работы пошли усиленным темпом. В течение 8 ночей в мае и 6 ночей в июне было поставлено еще несколько добавочных полей. Неприятель, повидимому, не догадывался о производящихся операциях. Во всяком случае он не делал никаких попыток помешать заградителям и не предпринимал никаких тральных работ. В летние месяцы заградители были заняты в другом месте, но два моторных катера, оборудованные для постановки четырех мин с каждого, неоднократно подходили к самому берегу, чтобы окончательно закрыть выход. Так же, как и заградители, они производили свои операции совершенно беспрепятственно. Осенью мины опять начали ставит с больших заградителей и к концу 1917 года перед выходом из Дарданелл их стояло не менее 2 500.

В то время, как было потрачено столько усилий и средств, чтобы запереть выход в Средиземное море из Дарданелл, не было сделано ничего, или весьма мало, чтобы заблокировать столь важную базу немецких лодок как Каттаро. Этот пункт находился в итальянской зоне, т. е. в таком районе, где местное морское начальство считало, что в борьбе с почти ежедневным проходом из Адриатики и обратно подводных лодок совершенно достаточно полагаться исключительно на английскую флотилию дрифтеров. Флотилия состояла из 30 моторных катеров и 120 сетевых дрифтеров, снабженных противолодочными бомбами для забрасывания лодок, попавших в сеть. Каждое из судов флотилии имел орудие, полученное из арсеналов того или другого союзника. Однако, эти орудия не могли состязаться с более дальнобойными орудиями подводных лодок противника. Флотилия базировалась на Таранто, при чем маткой для дрифтеров и катеров служил линейный корабль *Queen*, единственный оставшийся из состава той английской эскадры, которая в свое время была назначена в распоряжение Италии. Все остальные суда эскадры ушли в Англию, где и окончили кампанию, а команды их были использованы для укомплектования быстро растущих противолодочных отрядов. Даже с *Queen* списали почти всю команду, оставив на нем самое ограниченное число людей, без которых нельзя было обходиться для поддержания на корабле чистоты и порядка. Громадные жилые помещения *Queen* составили прекрасную казарму для личного состава катеров и дрифтеров. Флотилия находилась в распоряжении главнокомандующего итальянским флотом и в непосредственном подчинении начальнику дозоров Адриатического моря кап. I р. Хениджа. Согласно инструкций, утвержденных на апрель месяц, дрифтеры

держали дозор, имея сети протянутые от берега Италии до острова Фано, т. е. на расстоянии 44 миль. Днем для коммерческих судов открывался проход у берега в Отрантском проливе шириною в десять миль. Вначале итальянские морские власти не разрешали высылать катера ночью, опасаясь, что в темноте их смогут принять за подводные лодки, и дрифтеры ночью оставались без охраны. Но затем для них придумали новую окраску—серые и белые диагональные полосы. Хотя это гарантировало от нападения случайно оказавшихся в море итальянских моторных катеров, но зато привлекало внимание неприятельских подводных лодок и заставляло дрифтеры быть особенно осторожными.

К северу от сетевого заграждения итальянцы время от времени высылали группу подводных лодок, которые держались в средней части пролива. К югу от него, поперек пролива, ходили несколько французских миноносцев из Корфу. В Англии при постановке сетевых заграждений действовали иначе. У нас считали за правило, что при известной части сети должны безотлучно находиться миноносцы, во-первых для того, чтобы принудить лодку погрузиться, а во-вторых, чтобы немедленно открыть огонь, если лодка запутается в сеть. Однако, назначенные в состав отряда Отрантского заграждения итальянские миноносцы фактически никогда не находились у сетей, а всегда стояли в гавани. Итальянцы считали, что в случае тревоги миноносцы поспеют во время сняться с якоря и выйти в море.

Несмотря на принятые меры, неприятельские лодки, выходившие из Каттаро — расположенного в 150 милях к N-у от линии сетей—и возвращавшиеся обратно, повидимому, не встречали особых затруднений для прохода этого района. Их присутствие обнаруживалось не часто. В течение 1916 года было лишь девять случаев, когда сети указали на присутствие лодки, но далеко не каждый раз эти указания сопровождались успешными результатами.

Первой попалась австрийская лодка *U-6*. 13 мая она запуталась в сеть между дрифтерами *Calistoga* и *Dulcie Doris*, всплыла и была уничтожена артиллерийским огнем. Во второй раз, 30 июля запуталась в сеть и была уничтожена противолочными бомбами германская *UB-44*. Кроме того считалось, что 8 и 10 июля удалось уничтожить еще две австрийские лодки, но последний случай остался под сомнением.

Таким образом, благодаря Отрантскому заграждению, к концу первого полугодия 1916 года, удалось избавиться не менее как от двух лодок. С этого времени противник стал гораздо осторожнее и до декабря сети ни разу не показали ничего.

Первые три месяца 1917 года не дали никаких указаний на то, что подводные лодки встречают затруднения для прохода отрантских сетей. 10 апреля сеть между двумя дрифтерами, находившимися посредине пролива, начала усиленно дергаться. Однако после пяти брошенных противолодочных бомб не всплыло никаких предметов, которые указывали бы на уничтожение лодки.

27 апреля в Корфу—местопребывание главнокомандующего французским флотом—прибыли союзные адмиралы для совещания по вопросу о выработке мер для более действительной охраны судоходства в Средиземном море. Первое заседание состоялось утром 28 апреля на французском флагманском судне, линейном корабле *Provence*.

Председатель совещания, французский главнокомандующий, адм. Гоше напомнил присутствующим, что совещание, имевшее место на Мальте в марте 1916 года, приняло систему „установленных, охраняемых путей", в то время как Лондонское совещание, состоявшееся в январе 1917 года, рекомендовало не отказываться от этой системы вообще, но для отдельных пароходов пользоваться системой „не охраняемых рассосредоточенных путей". При этом председатель указал, что новому совещанию надлежит окончательно решить, какою из двух систем надлежит пользоваться в будущем. Мнения резко разделялись: французы стояли за „установленные" пути, наши же офицеры находили желательным придерживаться принципа „рассосредоточения".

В конце концов пришли к следующему компромиссу: при возможности следовать под берегом, пароходы должны идти только ночью, а с рассветом становиться на якорь в ближайшем защищенном пункте, при чем прибрежные фарватеры будут охраняться. При пересечении таких широких пространств открытого моря, как например, Мальта — Александрия, надлежит рассосредоточивать движение, давая каждому пароходу особый генеральный курс. Пароходы с грузами исключительной важности надлежит конвоировать от порта отбытия до места конечного назначения, при чем нельзя посылать одновременно более трех пароходов с одним конвоиром. В состав дозорных отрядов можно назначать лишь суда, негодные для конвойной службы. Наши представители настолько мало верили в успех системы охраны установленных путей дозорными отрядами, что адмиралу Терсби удалось провести постановление о желательности предписать капитанам воинских транспортов полагаться только на конвоиров и не приближаться к берегам, а следовать обычными нормальными курсами. Для уменьшения числа судов, проходящих Средиземным морем, совещание рекомендовало, чтобы в тех случаях, когда удлинение пути не может влиять на успех военных операций, все пароходы,

поддерживающие сообщение между Атлантическим океаном и портами, расположенным к востоку от Адена, направлялись бы вокруг мыса Доброй Надежды.

Войска и боевое снабжение для Египта и Салоникской армии совещание считало нужным посылать по железной дороге в Таранто и уже там грузить на суда. Мнения, высказанные на совещании, требовали изменения метода использования флотилий дрифтеров и других подобных судов. Командующий британской Адриатической эскадрой адм. Керр предложил весьма смелый опыт. Он указывал, что существующие три способа борьбы с подводными лодками—сетевое заграждение, конвои и дозоры—не могут быть действительны, так как для успешного применения каждого из них не хватает подходящих судов. Всего в Таранто находилось 120 дрифтеров, из них в море всегда находилось 70. Каждый дрифтер покрывал пол мили и таким образом максимальное заграждение из ординарных сетей могло закрывать лишь 35 миль пролива, ширина которого 44 мили. Поэтому адмирал предлагал снять на определенный промежуток времени все 120 дрифтеров с Отрантского сетевого заграждения и перевести их для службы в дозорные районы. Если же эта мера к концу назначенного срока окажется неудачной, то послать дрифтеры обратно и усилить их судами из состава дозорных отрядов. В последнем случае будет видно, можно ли надеяться на действительность заграждения в случае увеличения числа обслуживающих его судов. Иначе говоря, предложение Керра сводилось к тому, чтобы сначала испытать систему дозоров за счет заграждения; если при этом количество утопленных пароходов не уменьшится, то испытать систему заграждения за счет расформирования дозоров. Однако, для большинства членов совещания подобный опыт являлся слишком рискованным. В течение двух, трех месяцев до совещания в Корфу французы и итальянцы разрабатывали проект устройства постоянного бонового заграждения поперек Отрантского пролива. На совещании этот вопрос тоже подвергся обсуждению, при чем был встречен весьма сочувственно. Состоялось даже постановление о желательности установить подобные заграждения в Дарданеллах, в Смирнском заливе и в Гибралтарском проливе. Оставалось лишь построить самые боны и изготовить сети. Но увы, опыт нашего бонового заграждения Фолькстоун-Gris Nez показал, что разработать проект такого бона много проще, чем его выполнить. Совещание также посвятило время и вопросу о наступательных действиях, которые пока еще не получили в Адриатике почти никакого развития. Об операциях крупных судов, пока австрийский флот укрывался в гаванях, не могло быть и речи, но можно было попытаться предпринять что либо

другими средствами. Ничто не мешало, например, постоянно держать подводные лодки в тех районах, где, по имеемым сведениям, проходили неприятельские *U*. Место у восточного конца заграждения, т. е. у Сасено, представлялось особенно удобным. Итальянцы воздерживались от воздушных набегов на подводные базы противника и на торпедный завод в ожидании прибытия быстроходного авиатранспорта. Однако, неприятельские базы вовсе не были настолько удалены от Италии, чтобы непременно требовался авиатранспорт, и совещание рекомендовало производить эти набеги при каждом удобном случае.

В ходе совещания с очевидностью выяснилась вся серьезность обстановки. Итальянцы не замедлили заявить, что вследствие исключительной зависимости их страны от импорта они будут вынуждены с 1 марта прекратить наступательные операции и ограничиться обороной если не будут удовлетворены требования Италии на тоннаж. Постоянно указывая на это обстоятельство, итальянские представители настаивали на необходимости усиления охраны их торговых путей, иначе говоря—требовали увеличения числа дозорных судов на путях, ведущих к Италии и обратно. Удовлетворить подобное желание было очень трудно.

Собрав воедино все силы союзников в Средиземном море, включая в это число и только что прибывшие восемь японских миноносцев, суда, необходимые для блокады, тральных работ и охраны баз, можно было держать в море 112 конвоев и 89 дозоров. Одновременно в Средиземном море находилось приблизительно 300 коммерческих судов. Из них 100 проходило прибрежными фарватерами и 200—открытым морем. При условии, что пароходы, следующие открытым морем, идут группами по три, требовалось 140 конвоев, а было их лишь 112.

Особенно сильно сказывалась нехватка в судах для охраны прибрежных путей. Общее протяжение прибрежных путей составляло 2030 миль. Требовалось через каждые десять миль иметь вооруженное судно, т. е. 203 судна, иначе охрана не могла быть действительной. Наличный же их состав достигал лишь цифры 89, при чем и это число благодаря отсутствию единства командования, не всегда использовывалось достаточно рационально.

Указанные соображения заставили придти к заключению о необходимости объединить дело руководства конвойной и дозорной службой по всему Средиземному морю в руках одного высшего начальника на Мальте и предоставить последнему выбор путей для судоходства.

На этом и закончилось совещание на Корфу, продолжавшееся с 28 апреля по 1 мая.

За истекшие четыре дня в различных частях Средиземного моря проявили свою деятельность восемь германских *U*. Всего эти лодки утопили шесть больших пароходов и восемь итальянских парусников, общая вместимость которых достигала 27 000 тонн. Одна из лодок весь день 28 апреля провела на восточном побережьи Сицилии у г. Таормина. Свои операции она начала с потопления вооруженного парохода *Karonga*. Взрывом торпеды пароход был разорван пополам, а капитан взят в плен. Затем лодка занялась уничтожением местных рыболовных судов, пустив ко дну под берегом пять мелких парусников.

Хотя всё это произошло очень близко к торговым путям, сходившимся у Мессины, итальянские дозоры, повидимому ничего не сделали, чтобы помешать операциям подводного противника. В тот же день утром, на пол-пути между Египтом и Сицилией, на переходе из Порт-Саида в Специю, был взорван без предупреждения вооруженный английский пароход с грузом маиса *Pontiac*. Вечером такая же участь постигла другой английский пароход, тоже вооруженный, *Teakwood* в 30 милях к W-у от мыса Матапан. У Корсики *U-33* уничтожила небольшой итальянский парусник, закончив на этом свое трех недельное крейсерство в Лионском заливе. В западной части Средиземного моря в этот день действовал кап. лейт. Арнаульд, возвратившийся после своих операций к W-у от Гибралтара. А по северную сторону Мальты подводный германский заградитель *UC-37* потопил артиллерийским огнем итальянский парусник буквально на глазах прибрежных жителей. Таким образом в течение 28 апреля немецкие *U* орудовали в шести различных районах моря— у Таормины, к югу от Крита, к западу от м. Матапана к западу от Корсики, к северу от Мальты и у берегов Андалузии. Кроме того были обнаружены минные заграждения у Мостаганем, в результате чего пришлось закрыть как этот порт, так и порт Арцеу, пока фарватер не будет очищен от мин.

Второй день совещания (29 апреля) ознаменовался сведениями более утешительного характера. Один из адриатических дрифтеров удачно сбросил бомбы на запутавшуюся в сетях неприятельскую лодку. У западной же оконечности Сицилии, недалеко от входа в Марсалу, произошел следующий случай: одна из наших лодок—*E-2*, находясь в дозоре у южного берега Сицилии, заметила германскую лодку, занятую осмотром итальянского парусника, по которому она перед тем стреляла и парусник был оставлен командой. *E-2* сблизилась с противником до двух кабельтовых и выпустила торпеду. Торпеда прошла прямо под боевой рубкой, но к сожалению слишком глубоко. Через некоторое время *E-2* снова вышла на позицию. Однако, германская лодка оста-

валась стоять на прежнем месте. Но загадка быстро разрешилась. За несколько минут до того, как *E-2* собиралась сделать второй торпедный выстрел, на палубе *U* показались два голых человека, мгновенно скрывшиеся в боевой рубке, после чего лодка быстро погрузилась. Несомненно это были люди, посланные вплавь для осмотра парусника, и лодка ожидала их возвращения. Вторая торпеда прошла столь же неудачно, как и первая. Неподалеку у Пантеллярии крейсеровал пароход „ловушка“ *Saros* в надежде привлечь на себя внимание подводного врага, но неприятельская лодка больше не появлялась и ушла в Адриатическое море.

Еще один итальянский парусник был утоплен заградителем *UC-37* у мыса Бона. Ночью *UC-37* поставила заграждение под восточным берегом залива Бона у мыса Роза. Закончив постановку мин, заградитель утром 30 апреля взорвал шедший из Марсели в Салоники французский транспорт *Colbert*, на котором находился эшелон в 150 человек солдат, а также 950 мулов. Транспорт шел вместе с вооруженным торговым пароходом, но конвоя при них не было. Лодку заметили только тогда, когда она через пол-часа после гибели *Colbert*'а поднялась на поверхность Подошедший в этот момент французский трауллер открыл по ней огонь и лодка скрылась. В этот день погибло еще одно судно—греческий пароход, шедший из Туниса в Англию за углем для французского флота. Пароход был остановлен и обстрелен *U-35* в двух милях от алжирского берега.

Поспешившее на звуки выстрелов французское дозорное судно заставило лодку погрузиться, но Арнаульд в последнюю минуту все-таки поспел удачно выпустить торпеду и пустил пароход на дно. Несколько времени спустя французский гидросамолет заметил *U-35*, когда она снова всплыла, и сбросил на нее несколько бомб. Хотя бомбы легли очень близко, но вреда лодки не причинили и она благополучно возвратилась в Каттаро.

С обнаружением 1 мая мин, поставленных *UC-37* у м. Роза нельзя было ручаться, по меньшей мере в течение суток, за безопасность мореплавания между Алжиром и Бизертой. К этому времени выяснилось наличие нескольких минных заграждений на французском побережьи Африки. Траление этих заграждений было сопряжено с большими трудностями, в виду чего адм. Баллард получил разрешение Адмиралтейства не посылать суда, следующие в Гибралтар вдоль африканского берега, а снова вернуться к системе „рассосредоточения“. Однако, подводная опасность продолжала грозить торговым пароходам и в открытом море даже тогда, когда они шли с конвоирами. Английский нефтеналивной пароход *British Sun* в 7 000 тонн, как судно с особо

важным грузом, шел под конвоем трех трауллеров. Один трауллер держался впереди, два по бортам. Несмотря на это, он был взорван. На несчастье трауллеры были тихоходные и *British Sun* был вынужден давать лишь $6^1/_2$ узлов. Торпеда попала в середину парохода и на нем начался пожар. Через четверть часа показался перископ лодки. Ближайший трауллер сбросил несколько бомб, но результат остался невыясненным. Несмотря на энергично принятые меры, прекратить пожар не удалось и пароход погиб. Команда в образцовом порядке переправилась на трауллеры. Рулевого старшину японца пришлось взять насильно; он непременно желал погибнуть вместе со своим судном и не выпускал из рук штурвала, пока его силой не вытащили из рулевой рубки.

Чтобы судить о грандиозности задачи, связанной с защитой торговли по всей шири Средиземного моря, достаточно указать, что описанный выше случай произошел в расстоянии 210 миль от Мальты, 660 миль от Александрии и 282 миль от Корфу, где в этот день союзные адмиралы старались побороть стоящие перед ним трудности.

Как мы уже указывали, совещание на Корфу вынесло резолюцию о необходимости объединить руководство делом конвойной и дозорной службы в Средиземном море в одних руках и предоставить назначенному для этой цели лицу право единолично решать вопрос о выборе путей для судоходства. Адмиралтейство вполне согласилось с мнением союзных флагманов и обратилось к французскому и итальянскому морским министерствам с просьбой немедленно провести в жизнь намеченную меру. Хотя в Лондоне сильно сомневались в возможности установить боновые заграждения в намеченных районах, тем не менее было решено послать авторитетных специалистов на места с тем, чтобы они сообщили свои соображения относительно выполнимости проекта и в последнем случае дали указания о заготовке соответствующих материалов.

При обсуждении кандидатуры на должность начальника, ответственного за выбор путей для коммерческих пароходов, а также за конвойную и дозорную службу, мнения разделились. Главнокомандующий французским флотом естественно желал видеть на этом посту своего соотечественника, подчиненного в принципиальных вопросах и вопросах, касающихся общего руководства, непосредственно ему. Однако, большинство коммерческих пароходов, а также дозорных и конвойных судов, были английские и Адмиралтейство не считало возможным, чтобы ими распоряжался не английский офицер. Кроме того Адмиралтейство не было склонно ограничивать самостоятельность нового начальника, чего, повидимому, добивался адм. Гоше, настаивая, чтобы работа

этого начальника руководилась главнокомандующим. Но когда адм. Гоше указал на то обстоятельство, что в критическую минуту для производства той или иной операции ему может потребоваться необходимость распоряжаться всеми дозорными судами, не спрашивая на это чьего либо разрешения, Адмиралтейство согласилось с его доводами. Французы тоже пошли на уступки и в конце концев вопрос решился так: английский вице-адмирал назначается главнокомандующим британскими морскими силами Средиземного моря с подчинением ему находящегося на Мальте Управления по движению судоходства, которому и представляется полная инициатива в его работе. Во избежение же каких. либо сомнений относително старшинства адм. Гоше в деле руководства боевыми операциями английский главнокомандующий поднимает свой флаг на берегу.

Не поспели флагманы, присутствовавшие на заседании в Корфу, возвратиться к месту службы, как немцы утопили еще один из наших транспортов — *Transylvania*. Обстоятельства, при которых погиб транспорт, заставляли призадуматься, возможно ли вообще обеспечить безопасность плавания даже при максимальных средствах защиты. 3 мая вечером *Transylvania* с 3000 солдат вышел из Марсели в Александрию, как и обычно, в сопровождении двух миноносцев; оба были японские—*Matsu* и *Sakaki*.

Когда в феврале японское правительсво решило отправить в Средиземное море восемь миноносцев, с ним и был послан на легком крейсере *Akashi* к.-адм. Сато специально для того, чтобы миноносцы не поступали в непосредственное подчинение французским или британским флагманам. Японский адмирал являлся вполне самостоятельным начальником, но ему было приказано действовать в тесной связи с английскими морскими властями и оказывать им всемерную помощь. Для адм. Сато было конечно очевидным, что от него требуется главным образом помощь в деле охраны судоходства. Поэтому, как только миноносцы, в середине апреля прибыли в Средиземное море, они сразу приступили к конвойной службе.

Transylvania следовал вдоль южного берега Франции и к вечеру 3 мая вошел в итальянскую зону. Впереди, в расстоянии суточного перехода, шел в Италию конвой из четырех пароходов и итальянского крейсера. Днем 3 мая крейсер с одним из пароходов отделился и пошел в Геную. Остальные пошли без всякого конвоя и один из них—английский пароход *Washington*,—через два часа был утоплен торпедой с подводной лодки.

О случившемся было передано на *Transylvania*, который шел зигзагами 14 узловым ходом.

Когда ему оставалось миль 40 до места гибели *Washington*'а, в него попала торпеда, сделавшая пробоину в отделении левой машины. *Transylvania* немедленно бросился к берегу. Один из миноносцев подошел к борту и начал снимать людей, другой кружился вокруг транспорта, стараясь обнаружить лодку. Двадцать минуть спустя была замечена торпеда, идущая прямо в середину *Matsu*. Миноносец дал „полный назад“ и торпеда ударила в *Transylvania*. Меньше чем через час транспорт затонул. На шлюпки, миноносцы и подошедшие итальянские дозорные суда удалось посадить 2 730 человек. 270 человек погибло.

Прежде, чем оставить район Генуи, лодка утопила еще три английских парохода — все вооруженные. По счастью они смогли выброситься на берег. 8 апреля она, повидимому, пошла на юг. В результате ее хозяйничания на несколько суток прекратился выход судов из генуэзского порта. Среди задержанных пароходов был транспорт с австралийскими войсками.

II.

Нападение на Отрантское сетевое заграждение. Бой в Адриатическом море.

Среди вопросов, обсуждавшихся на совещании в Корфу, не последнее место занимал вопрос о возможных в будущем наступательных операциях в Адриатике. При этом было решено, что вряд ли удастся предпринять что либо, пока надводные суда противника не проявят большой активности. Но неприятель как раз и собирался это сделать. Через две недели после совещания итальянские коммуникации в Отрантском заливе и сетевое заграждение подверглись первому за все время войны серьезному нападению.

Сетевое заграждение с дрифтеров стало к этому времени серьезным препятствием для австро-германских *U*. К концу апреля с семи лодок поступили донесения о столкновении с дрифтерами, моторными катерами или с действовавшими совместно с ними воздушными силами. Четыре попытки повредить заграждения, правда слабые, уже имели место. 11 марта вышли четыре австрийских миноносца, но не встретили никого кроме дежурившей на позиции французской подводной лодки; 21 апреля австрийцы произвели разведку, закончившуюся потоплением итальянского парохода у входа в Валонскую бухту. 24 апреля и 5 мая состоялись выходы австрийских миноносцев, тоже безрезультатные; судов союзников в море не оказалось. В конце концов помехи, которые встречали подводные лодки, заставили главнокомандующего австро-венгерским флотом адм. Ньегована

предпринять операцию более крупными силами и произвести нападение одновременно как на дрифтеры, так и на путь следования итальянских транспортов, которые каждую ночь проходили из Италии в Валону. Однако, оба намеченных объекта нападения находились к югу от Бриндизи, и следовательно высланным в операцию силам грозила опасность быть отрезанными от Каттаро англо-итальянцами. Поэтому австрийским главнокомандующим были предприняты всевозможные меры предосторожности. 14 мая он выслал в море три подводные лодки: *U-4* было приказано держаться у Валоны, *UC-25* заминировать выход из Бриндизи, а *U-27* крейсеровать на пути между Бриндизи и Каттаро. Все они должны были атаковать те силы союзников, которые вследствие удара на главном направлении выйдут из Бриндизи. Для нападения на дрифтеры был назначен отряд в составе крейсеров *Новара*, *Саида* и *Гельголанд* под брейд-вымпелом командира *Новара* кап. 1 р. Хорти, а для операций против валонских транспортов—миноносцы *Сцепель* и *Балатон*. Согласно разработанного плана оба нападения должны были состояться почти одновременно. При возвращении в Каттаро миноносцы должны были следовать в двадцати милях впереди крейсеров. К этому времени наступал рассвет и воздушным силам из Дураццо и Каттаро надлежало выяснить, какие силы вышли из Бриндизи.

По установленному порядку, дрифтеры не имели никакой охраны, а дозор держали лишь подводные лодки. В ночь на 14 мая в дежурстве находились: итальянская *F-10* к югу от Каттаро и французская *Bernouilli* к северу от Дураццо. Главнокомандующий итальянским флотом адм. Актон вероятно знал, или догадывался, что противник собирается что-то предпринять, но он, повидимому, не был осведомлен о цели операции, намеченной австрийцами. В виду этого главнокомандующий был вынужден распорядиться таким образом, чтобы прикрыть незащищенную береговую полосу Италии и открытый у Бриндизи железнодорожный путь. Кроме того надо было быть готовым встретить удар у Валоны или у сетового заграждения. В 9 ч. в. 14 мая он выслал лидер *Mirabello* (кап. 1 р. Викуна) с французскими миноносцами *Commandant Riviere*, *Bisson*, *Cimeterre* и *Boutefeu* со следующими инструкциями: миноносцам предписывалось, следуя на SO в десяти милях от берега, пересечь пролив в полночь, а затем, находясь в восьми милях на WSW от мыса Лингуетт, повернуть на N и идти к мысу Родони с расчетом прибыть туда к 4 ч. 30 м. утра. После этого снова повернуть на S и подойти на широту Валоны около 7 ч. утра. Указанное конечным место в результате оказалось в десяти милях на NO от точки фактического рандеву австрийских легких крейсеров. Таким образом расчеты итальянского

адмирала на то, чтобы войти в связь с противником рано утром и иметь к рассвету свои главные силы между неприятелем и его базами, оказались правильными. Не имея надежды на решительный бой при других условиях, он считал себя вынужденным придерживаться именно такой тактики. Вторая альтернатива, открытая адм. Актону—посылка *Mirabello* и французских миноносцев в дозор к линии дрифтеров, во-первых—не могла охранить дрифтеры, а во-вторых—оставляла австрийцам свободный путь для отхода. Кроме того, выходя из Бриндизи с целью отрезать противника, адмирал был бы вынужден руководствоваться неточными и мало надежными донесениями, всегда неизбежными в ночном бою.

Случайно, или благодаря хорошо поставленной разведке, но только австрийский план нападения на валонские транспорты оказался разработанным столь же точно. В 10 ч. утра 14 мая конвой из трех итальянских пароходов и миноносца *Borea* вышел из Галлиполи с приказанием подойти к протраленному проходу в Валону на следующее утро в 7 ч. 15 м. Отрантский пролив надлежало пересечь, следуя установленным для транспортов путем, т. е. с расчетом выйти к албанскому берегу у Страде-Бианке к белому пятну в горах—расположенному в 20 милях к S-у от входа в Валонскую бухту.

В 3 часа утра 15 мая конвой, следуя в одной кильватерной колонне, подошел к этому пункту. Впереди шел миноносец *Borea* [1]). Стоял полный штиль и в тот момент, когда суда повернули на NNW, слева за кормой из за гор показалась луна. Под берегом еще царил почти полный мрак, как вдруг командир *Borea* кап. 2 р. Франчески заметил на левом траверзе быстро несущиеся мимо столбы дыма. В ответ на опознательный сигнал неприятельские суда—миноносцы *Сцепель* и *Балатон*, включили прожекторы и открыли огонь.

Командир *Borea* положил лево на борт, чтобы встать между транспортами и противником. Но первым же неприятельским залпом на итальянском миноносце перебило главную паропроводную трубу и *Borea* остановился. Через несколько минут он был разбит и начал тонуть. Один из транспортов со снарядами загорелся, а затем взорвался, второй же загорелся. Третий получил несколько попаданий, но австрийцы почему то его не докончили и ушли на N-овом направлении [2]).

К этому времени крейсера Хорти прошли линии дрифтеров. Адмирал Актон не поставил в известность началь-

---

[1]) См. карту 7.

[2]) На втором транспорте пожар удалось потушить и его на буксире привели в Валону. Третий дошел в порт под своей машиной.

ника заграждения о предполагаемом набеге противника и дрифтеры приняли австрийские крейсера за свои. Сети были поставлены между островами Фано и Санта-Мария ди Леука с семи групп дрифтеров, расположенных на равных расстояниях друг от друга. В каждой группе находилось по семи судов. Дрифтеры совершенно не подозревали о выходе неприятеля и только тогда, когда самая восточная их группа услышала стрельбу со *Сцепеля* и *Балатона*, они поняли, что австрийцы в море. Тем не менее они продолжали оставаться на месте. Приблизительно часа через два после того, как стихли выстрелы, австрийские крейсера повернули обратно и приступили к систематическому уничтожению заграждений. Каждый из крейсеров медленно проходил вдоль порученной ему трети заграждения, предлагая командирам дрифтеров покинуть свои суда и сдаться. Часть людей, чувствуя беспомощность положения, согласилась и была взята в плен. Но некоторые команды проявили удивительную стойкость. Шкипер дрифтера *Gowan Lea* Уатт, уже побывавший раз в бою при набеге австрийских миноносцев 22 декабря прошлого года, собрал людей и предложил им драться до конца. В ответ последовало дружное ура и дрифтер, дав полный ход, открыл огонь из своей 55 мм. пушки. Австрийский крейсер сделал залп по *Gowan Lea* и прошел мимо, вероятно предполагая, что его жалкий противник затонул, но последний все-таки уцелел. Следующий дрифтер *Admirable* тоже дрался, пока у него не взорвало котел. Люди выскочили за борт, но один из них, видя, что судно еще держится на воде, вскарабкался обратно и снова открыл огонь. Через несколько минут он пал мертвым. На другом конце линии заграждения проявлено не менее доблести. Шкипер дрифтера *Floandi* Никхолс в ответ на обстрел с *Новара* до тех пор посылал снаряды из своей шестифунтовки пока не был трижды тяжело ранен. Его команда вела себя столь же геройски. *Новара* ушел, оставив *Floandi* разбитым, но не побежденным.

Из сорока семи дрифтеров, четырнадцать было утоплено, три разбито, но они остались на плаву.

Две группы дрифтеров, занимавших среднюю часть заграждения, пострадали мало, так как назначенный для их уничтожения крейсер подошел позже. Начальники групп, обеспокоенные звуками выстрелов, приказали дрифтерам отдать сети и рассыпаться. Пострадал лишь дрифтер, который вместо того, чтобы по примеру остальных идти на NW, повернул на Ost. Хотя групповые начальники немедленно сделали радио о появлении противника, в Бридизи не приняли сигналов и адм. Актон впервые узнал о выходе австрийцев от сторожевых постов, расположенных на острове Сасено у входа в Валонскую бухту. Услышав выстрелы,

на постах поняли, что ожидавшийся к рассвету конвой находится в опасности. Их донесения были получены в Бриндизи в 3 ч. 50 м. утра по итальянскому времени, т. е. по нашему времени в 2 ч. 50 м. утра. Однако радио было сделано по итальянскому шифру и как на английских, так и на французских судах его не разобрали. Приблизительно через час адмирал Актон послал командиру *Mirabello* следующую телеграмму: «Неприятельские суда в Отрантском проливе, следуют курсом S“ [1]). *Mirabello* с французскими миноносцами, кроме *Boutefeu*, который вследствие повреждения в холодильнике возвратился, находились в этот момент к N-у от Дураццо. Получив радио, они легли прямо на S и прошли Дураццо в двадцати милях от берега. Из стоявшей в Бриндизи эскадры наш крейсер *Bristol* и четыре итальянских миноносца находились в получасовой готовности, *Dartmouth* должен был быть приведен к такому же состоянию к 5 ч. 30 м. утра. Третий английский крейсер *Liverpool* находился в шестичасовой готовности и чистил котлы. Готовность остальных итальянских судов осталась невыясненной. Адмирал Актон поднял флаг на *Dartmouth* и приказал наиболее готовым к выходу судам, как только будет возможно, следовать за ним. Вскоре после 5 ч. утра пошли *Bristol* и итальянские миноносцы *Mosto* и *Pilo*. Крейсер *Dartmouth* с миноносцами *Schiaffino* и *Giovanni Acerbi* двадцать минут спустя. Легкому крейсеру *Marsala* с лидерами *Aquila* и *Racchia* и миноносцем *Insidioso* адм. Актон приказал присоединиться к *Dartmouth*'у при первой возможности. *Aquila* вышел очень скоро после адмирала. К этому времени прошло уже три часа с момента нападения австрийцев на транспорты. Но от Бриндизи до Каттаро на сорок миль меньше, чем от Каттаро до сетевого заграждения, т. е. до места потопления транспорта, и некоторые шансы захватить противника были.

Без четверти семь, вышедший из Бриндизи отряд сосредоточился и в строе фронта шел 24 узловым ходом в NO-вом направлении.

Незадолго до этого адм. Актон получил радио от командира *Mirabello* с сообщением, что он вошел в соприкосновение с тремя судами типа „Спаун“.

К 7 ч. утра сложилась довольно любопытная обстановка. Отряд адм. Актона, следуя NO-ым курсом, находился между Бриндизи и мысом Родони.

В 25 милях на SO от него шли *Сцепель* и *Балатон*. А в 46 милях на SSW находились три австрийских легких крейсера, по пятам которых шел *Mirabello* с французами.

---

[1]) «0435, Unita nemiahe in canale Otranto dirigete per sud.».

Таким образом ближайшие к адмиралу неприятельские силы были как раз те, о присутствии которых адмирал Актон не подозревал.

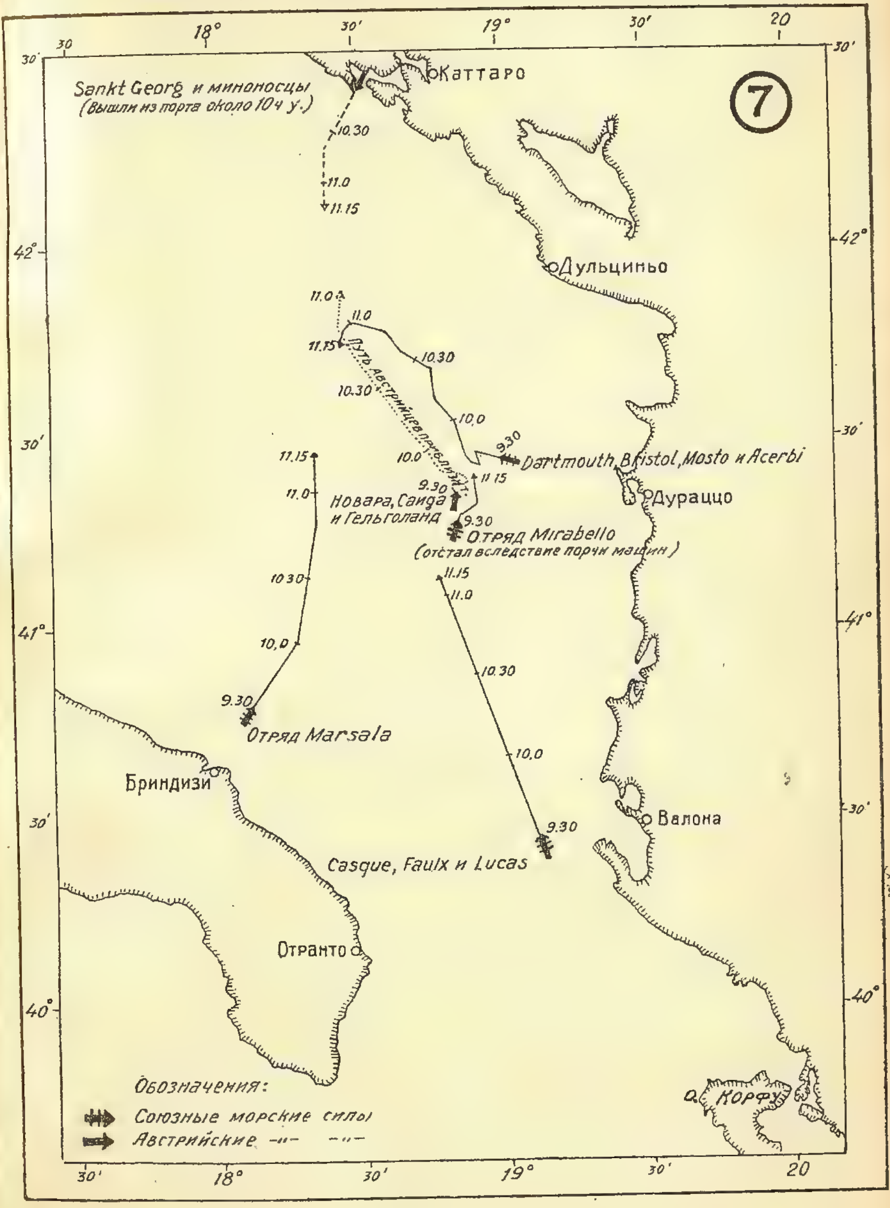
Начальник австрийского отряда кап. 1 р. Хорти тоже не был осведомлен об обстановке. Его миноносцы, повернувшие в 6 ч. 15 м. у на S на сближение с крейсерами, не видели судов отряда Актона. Вылетевшие из Каттаро аэропланы уже смогли составить себе картину происходящих событий, но еще не поспели войти в радио-связь с начальником отряда. И Хорти пока еще считал, что ему придется иметь дело с отрядом *Mirabello*. В 7 ч. 10 м. Хорти открыл огонь по *Mirabello* и французским миноносцам, но противники не сблизились, так как командир итальянского лидера, уклоняясь от подводной лодки [1]), положил на борт и описал полную циркуляцию. Вскоре после половины восьмого *Новара* принял радио *Сцепеля*, *Балатона* и аэропланов, что к N-у от него находятся семь легких крейсеров и миноносцев союзников.

Наконец австрийские миноносцы вошли в соприкосновение с отрядом Актона. Двадцать минут спустя адмирал приказал лидеру *Aquila* и миноносцам атаковать противника. Увеличив ход, *Aquila* с $62^1/_2$ каб. открыл огонь. В последовавшем бою австрийцам помогали аэропланы из Каттаро, с которых велась корректировка огня. В 8 ч. 30 м. у. снаряд с *Сцепеля* попал в котел *Aquila* и итальянский лидер остановился. После этого неприятельские миноносцы отошли под защиту батарей Дураццо. Адм. Актон не знал, что за ними следуют австрийские крейсера. Он знал только, что *Mirabello* находится в соприкосновении с крейсерами, и думал, что последние находятся от него к N-у. Сообщая свое место, *Mirabello* ошибся, австрийские крейсера были за кормой у Актона и быстро приближались к подбитому *Aquila*. В 9 ч. у. *Bristol* сообщил, что за кормой виден дым, вслед за чем показались крейсера Хорти. Актон немедленно повернул на 16R и к 9 ч. 30 м. открыл огонь, прикрывая *Aquila*, который присоединился к обстрелу противника. Таким образом впереди Хорти находились два английских легких крейсера и несколько итальянских миноносцев, а позади—*Mirabello* с тремя французскими миноносцами. Восемь австрийских аэропланов держались над нашими крейсерами, бросая бомбы. Две бомбы упали очень близко от *Dartmouth*'а. Несколько итальянских аэропланов из Бриндизи вступили в бой с воздушными силами противника, но без всякого видимого успеха. На море же успех был на стороне союзников.

---

[1]) Вероятно *U-4*, высланной для наблюдения за Валонской бухтой.

Бой в Адриатике 15-V-1917 г. (9.30 – 11.15 ч. утра)



Бой начался с дистанции в 60 каб. и один из первых 6″ снаряд *Dartmouth*'а попал в передний мостик *Новара* и убил старшего офицера. Хорти, шедший головным, приказал выпустить дымовую завесу и смело пошел на сближение, желая использовать свою 3,9“ артиллерию. Это ему отчасти удалось, т. к. *Dartmouth* получил три попадания и вообще в первый период боя пострадал сравнительно сильно. *Bristol*, который давно не был в доке и не красил подводной части, начал отставать, и австрийцы сосредоточили огонь по флагманскому крейсеру. Успех начал склоняться на сторону противника, но как раз тогда, когда он пристрелялся, Хорти, опасаясь находящихся у него в тылу французских миноносцев, снова повернул на NW-ый курс и увеличил дистанцию.

Однако, его опасения были совершенно напрасны. У *Mirabello* появилась течь в нефтяных систернах и он был вынужден застопорить машины. Почти одновременно произошло повреждение холодильников у второго из французских миноносцев и он тоже остановился. Два других французских миноносца остались его охранять от подводных лодок. Таким образом отряд *Mirabello* перестал существовать. Адмирал Актон счел себя вынужденным оставить два миноносца при *Aquila*. *Dartmouth*'у пришлось идти только с двумя миноносцами. *Bristol* держался несколько позади, делая все возможное, чтобы не отставать.

Время подходило к 10 ч. утра. Подкрепления спешили как из Бриндизи, так и из Каттаро. В самом начале боя Хорти сделал радио о помощи и на присоединение к нему уже шел броненосный крейсер с пятью миноносцами. Легкий крейсер *Marsala*, лидер и два миноносца вышли из Бриндизи в 8 ч. 30 м. у. Сначала они проложили курс на Валону, но теперь шли па N, на присоединение к Актону. Стоявший на Корфу французский главнокомандующий не получил никаких прямых сообщений из Бриндизи, но из перехваченных радио понял, что происходит бой, и выслал три миноносца. Последние находились к N-у от Валонской бухты.

В течение последующих пятнадцати минут интенсивность боя усилилась. В 10 ч. 10 м. Хорти был ранен. Сначала он попытался сохранить за собою командование, но через несколько минут потерял сознание. В командование вступил лейтенант Виткорокский. К 10 ч. 15 м. *Bristol* настолько отстал, что был вынужден прекратить огонь, и *Dartmouth* двадцать минут вел бой один. Когда *Bristol* возобновил огонь, он находился от концевого неприятельского крейсера в расстоянии 70-60 каб. и всю тяжесть боя попрежнему выносил на себе *Dartmouth*.

Бой достиг апогея между 10 ч. 30 м. и 11 м. утра. В этот промежуток времени адм. Актон уменьшил ход и увеличил дистанцию, чтобы дать возможность подтянуться *Bristol*'ю, и тогда же снаряд с *Dartmouth*'а повредил *Новару*. Около 11 часов скорость австрийских крейсеров начала быстро падать, но итальянский адмирал не мог уже воспользоватьтя этим обстоятельством. Несмотря на повреждение *Новары*, австрийцы сильно выдвинулись и, пока *Dartmouth* поджидал *Bristol*'я, они успели значительно уйти вперед. Актон, конечно, не мог знать о тяжелом положении неприятельского флагманского крейсера и решил, что ничего не достигнет погоней за уходящим в Каттаро противником, на стороне которого было преимущество в скорости хода. Концевой австрийский крейсер *Саида* несколько отстал; *Marsala* с миноносцами находился к S-у. Поэтому Актон в 11 ч. у. резко повернул влево в надежде его отрезать и заставить спуститься на *Marsala*. Но для этого он находился слишком далеко и *Dartmouth* с *Bristol*'ем прошли у *Саида* за кормой, но все же на таком расстоянии, что смогли достичь несколько удачных накрытий. Маневр, повидимому, произвел известное впечатление, т. к. *Саида* поднял сблизившимся с ним *Новара* и *Гельголанду* сигнал о помощи. Однако, нельзя сказать, чтобы *Саида* пострадал особенно серьезно в момент усиления огня наших судов. В это время австрийские воздушные силы произвели энергичную атаку на оба английских крейсера, бросая бомбы и поливая палубы из пулеметов. Но ни одна бомба и ни одна пуля не достигли цели.

Поворачивая на SW, адм. Актон заметил дым к N-у и понял, что из Каттаро подходят подкрепления. В виду этого он продолжал спускаться на S на сближение с *Marsala* и присоединился к нему в 11 ч. 30 м. Затем он снова повернул в N-ом направлении и пошел за *Новара*. Тем временем дела у австрийцев приняли весьма серьезный оборот. Снаряд с *Dartmouth'а* вывел из действия одну из главных питательных донок и повредил вспомогательный трубопровод к правой турбине. Вскоре после 11 часов утра *Новара* остановился и лейтенант Викторокский поднял сигнал крейсеру *Саида* с просьбой подать буксир.

С английских судов было видно положение *Новара*, но был виден также и броненосный крейсер австрийцев. Опасаясь столкновения в таким противником, *Dartmouth* в полдень повернул на Бриндизи. К югу от него шел *Aquila* на буксире *Schiaffino*, охраняемый *Mosto*. *Mirabello* вместе с миноносцами, вышедшими из Корфу, тоже направлялся в Бриндизи, буксируя французский миноносец с поврежденным холодильником. Оба эти отряда без дальнейших инцидентов дошли в базу. Самый тяжелый удар выпал на долю крейсеров.

Крейсера шли в строе фронта, имея миноносцы впереди и на флангах. Около 2 часов дня, когда до Бриндизи оставалось миль сорок, в левый борт *Dartmouth*'а попала торпеда, выпущенная подводной лодкой. По началу казалось, что *Dartmouth* не удержится наплаву. Два миноносца, из числа присоединившихся с Корфу начали кружиться, высматривая лодку; *Bristol* и *Marsala* полным ходом пошли в Бриндизи. Торпеда была выпущена с *UC-25*, которая случайно оказалась на пути возвращавшихся крейсеров и сделала удачный выстрел.

Вода прибывала в поврежденный крейсер настолько быстро, что командир *Dartmouth*'а кап. 1 р. Аддисон пересадил команду на французские и итальянские миноносцы. Но затем часть команды и офицеров были взяты обратно. Крейсер удалось выпрямить и поднять пары. Поздно вечером подошел буксир и в 3 ч. утра на следующий день *Dartmouth* благополучно добрался до Бриндизи. С выходом из строя *Dartmouth*'а успехи австрийцев не кончились. Высланный ему днем на помощь миноносец *Boutefeu* подорвался на одной из мин, поставленных *UC-25* при входе в гавань, и быстро затонул.

Набег на отрантское заграждение с печальной очевидностью показал всю беззащитность дрифтеров против набега с севера. Тем не менее представлялось невероятным, чтобы набег мог повториться иначе как ночью. В светлое время дрифтеры находились в сравнительной безопасности и впредь до предоставления им охраны они продолжали работу от восхода до захода солнца. Итальянское командование смогло организовать эту охрану только в июле. Весь июнь дрифтеры с наступлением темноты возвращались в один из портов, расположенных на восточном и западном концах заграждения.

III.

Подводная война с мая по август 1917 года.

Вторая мера, направленная к тому, чтобы помешать активности германских *U* — подводный дозор союзников у Каттаро, который несли лодки, базировавшиеся на Бриндизи,—в конце концов принесла плоды. Первый успех выпал на долю французской лодки *Circe*, дежурившей у Каттаро 24 мая. *Circe* заметила выходившую под охраной миноносцев и воздушных сил германскую лодку и, находясь в удобном для атаки положении, выпустила две торпеды. Обе попали и противник—*UC-24*—мгновенно затонул. Французская лодка осталась необнаруженной. Потеря, понесенная

неприятелем, заставила его усилить предосторожности и уменьшала шансы на повторение удачи.

В июне активность немецких лодок как будто усилилась, во всяком случае подергивание сетей заграждения замечалось чаще. Но вопрос о том, насколько сети препятствуют проходу лодок, продолжал вызывать большое сомнение. За этот месяц было отмечено 24 отдельных крейсерств неприятельских *U*. Пять из этих крейсерств начались в мае, а семь начавшихся в конце июня, продолжались до июля.

Хотя в июне в Средиземном море было утоплено 94 судна, т. е. столько же, сколько и в апреле, число погибших паровых судов составляло меньше половины общего количества утопленных судов. Потери в тоннаже тоже уменьшались: в апреле, когда погибло наибольшее число судов, союзники лишились 218 000 тонн, в июне же 133 000 тонн [1]).

Среди многих и многих случаев героизма, проявленного экипажем торгового флота, нельзя не отметить одного из них. Пароход *Manchester Trader*—угольщик, зафрахтованный Адмиралтейством, возвращаясь с Мудроса и находясь рано утром 4 июня в нескольких милях от Пантелларии, подвергся артиллерийскому обстрелу лодки с расстояния 50 каб. Капитан парохода Стресс начал немедленно делать радио о помощи и одновременно открыл огонь из своей единственной пушки не столько ради того, чтобы попасть в лодку, сколько для того, чтобы держать ее на „почтительной дистанции“. Однако попадания в пароход последовали очень скоро и продолжались до тех пор, пока капитан не начал быстро класть руля на борт каждый раз, как показывалась вспышка неприятельского выстрела. „Тогда я понял“, доносил впоследствии своим владельцам капитан, „что совершенно излишне принимать на пароход все неприятельские снаряды, раз я могу ограничиться приемкой лишь одного из трех“. После двух с половиной часового поединка на *Manchester Trader*'е осталось только семь снарядов. Прекратив огонь и

[1]) Потери тоннажа в Средиземном море, нанесенные подводными лодками в 1917 году.

В 1917 году.	Число п/х	Число парусников	Общий тоннаж	%% от общего колич. утопленного по всему миру.
Январь	12	2	58 800	22
Февраль	27	21	100 000	21
Март	17	18	54 000	11
Апрель	51	43	218 000	26
Май	38	43	146 700	26
Июнь	41	53	133 700	21

зарядив орудие, капитан стал ждать, пока не представится случай выстрелить наверняка. Но одним из последующих неприятельских выстрелов взорвало вложенный в пушку снаряд и убило наводчика. Противник вскоре понял, что пароход безоружен и лодка, не прекращая стрельбы, начала быстро его нагонять. Команда, почти целиком состоявшая из иностранцев, укрылась внизу и под огнем находились лишь капитан и семнадцати-летний штурманский ученик Сетклифф, который в момент начала боя стоял у штурвала и оставался на своем месте все время, пока длилась перестрелка, т. е. $4^1/_2$ часа. Сознавая бесполезность дальнейшей борьбы, капитан решил оставить пароход, но зная, что капитанов, оказывающих лодкам сопротивление, немцы берут в плен, Стресс прежде, чем садиться в шлюпку, быстро переоделся в матросское рабочее платье.

Когда подошедшая лодка потребовала выдачи капитана, команда дружно закричала, что он убит. Немецкий командир взял взамен его второго помощника и последний, не желая выдавать своего капитана, не протестовал. Затем оставленный пароход подвергся новому обстрелу.

В этот момент подоспела помощь. Показался трауллер, находившийся в 40 милях от *Manchester Trader*'а, когда пароход впервые сделал SOS. После нескольких выстрелов с трауллера противник полным ходом отошел и скрылся. Потери *Manchester Trader*'а ограничились одним убитым комендором.

Из всех немецких лодок, крейсеровавших в июне, больше всех нанесла нам вреда *U-35*. Так же, как и раньше, Арнаульд остановил свой выбор на западных подходах к Гибралтарскому проливу, где он имел такой успех в апреле. Со времени его возвращения в Каттаро этот район посетила на пути из Германии в Адриатику одна только *UC-73*. Вторую половину мая *UC-73* провела у Гибралтара, но не побила апрельского рекорда Арнаульда возможно потому, что пароходы, следующие на W, дважды не выпускались из порта в течение 7 суток. Французская лодка, дежурившая у м. С. Винцент, видела *UC*-73 и выпустила по ней две торпеды, но промахнулась. В последних числах мая *UC-73* вошла в Средиземное море и прибыла в Каттаро. Поход из Германии занял шесть недель.

Кап. лейт Арнаульд прошел Гибралтар неделей позже. Первое известие об его появлении в облюбованном им районе было получено в Гибралтаре 9 июня от п/х *Tregarthen*, который удачно избежал атаки *U-35* в 90 милях на W от м. Спартель. Как только это стало известно Адмиралтейству, оно распорядилось немедленно задержать выход всех пароходов, направляющихся в западном направлении. Вскоре выяснилось, что *Tregarthen* не первое судно, подвергнув

шееся нападению Арнаульда: с рассветом 8 июня он утопил английский пароход, который, будучи вооружен, не мог однако состязаться с артиллерией лодки и, не имея радио, был лишен возможности сделать сигнал о помощи. Звуки выстрелов услышали на м. Спартель и три канонерки из Гибралтара вместе с миноносцем немедленно вышли в море. К сожалению они поспели поздно и нашли лишь массу плавающих обломков. Две французские лодки с английскими трауллерами крейсеровали у м. С. Винцент. А вооруженные яхты, маленькие миноносцы и моторные катера несли дозор к W-у от Гибралтара, удаляясь от порта насколько позволял район их плавания. Эти меры и предупреждения, сделанные по радио из Гибралтара находившимся в море пароходам, а также и вооружение всех комерческих судов вне зависимости от их тоннажа, вероятно несколько помешали успехам *U-35*. Операции Арнаульда у Гибралтара на подходе Средиземному морю продолжались с небольшим две недели. За это время он утопил 11 судов общей вместимостью в 31 000 тонн; восемь раз его атаки закончились неудачей; три подорванных парохода благополучно добрались до порта.

Приказание Адмиралтейства задержать в Гибралтаре выход судов, следующих на запад, очень скоро привело в громадному скоплению пароходов. К вечеру 14 июня в Гибралтаре стояло 42 парохода, ожидавших разрешения следовать дальше. Хотя в тот момент имелось только две канонерки, которых можно было выслать для дозора к W-у, нельзя было допускать дальнейшей приостановки судоходства. 16 июня вышло 15 пароходов с приказанием идти к м. Спартель или с наступлением темноты следовать вдоль африканского побережья до 35-ой параллели. Атаке подвергся только один пароход. Вслед за выпущенной торпедой, которая прошла по борту, показалась подымающаяся на поверхность лодка. Пароход сделал три выстрела; один снаряд несомненно попал. Лодка не отвечала и быстро погрузилась.

Пока продолжалось крейсерство *U-35*, шедшая из Германии *UC-52* зашла для ремонта в Кадикс. Полученные ею повреждения явились следствием штормовой погоды и испанские власти разрешили лодке произвести необходимые работы при условии, что она воздержится от нападения на торговые суда на пути предстоящего следования в Адриатику.

Наши агенты внимательно следили за ходом работ, и когда 27 июня они донесли, что *UC-52* готова к выходу английская лодка *E-38* вышла к выходу в Кадикс.

Но противник, воспользовавшись ненастной погодой в ночь с 29 на 30 июня, проскользнул незамеченным *E-38*.

Организованный при посредстве четырех миноносцев и четырех моторных катеров поиск из Гибралтара закончился безрезультатно. *UC-52* благополучно дошла до Каттаро, не тронув по дороге ни одного коммерческого судна. После этого случая мадридский кабинет объявил, что всякая подводная лодка, зашедшая в испанский порт, будет интернирована.

В конце марта немцы заявили о намерении топить в Средиземном море и госпитальные суда. Столь возмутительное нарушение самых элементарных законов международного права они пытались оправдать тем обстоятельством, что союзники пользуются госпитальными судами для перевозки войск и боевого снабжения. Случаев подобного использования госпитальных судов никогда не было, но представлялось весьма вероятным, что немцы приведут угрозу в исполнение, и выход госпитальных судов был задержан впредь до организации мер по их охране. Четыре миноносца, только что посланные в распоряжение адм. Керра для обслуживания Отрантского заграждения, были отозваны и назначены специально для конвоирования госпитальных судов. К 15 апреля, после недельной задержки в гавани, госпитальные суда получили разрешение идти по назначению. При следовании с больными и ранеными каждому из них давался конвой из двух миноносцев; при плавании порожняком конвоя не назначалось. Госпитальным судам предписывалось зигзагировать и ночью идти с потушенными огнями, т. е. соблюдать те же предосторожности, которые соблюдались войсковыми транспортами. При этом госпитальным судам оказывалось предпочтение в отношении назначения охраны. В случаях нехватки конвойных судов сначала назначалась охрана для них, а затем уже для транспортов. С задержкой в передвижении войск приходилось мириться.

Угроза немцев не заставила себя ждать. 27 мая два госпитальных судна *Dover Castle* и *Karapara*, оба окрашенные в положенный белый цвет с широкой зеленой полосой по борту и красными крестами на трубах, шли под охраной миноносцев *Cameleon* и *Nemesis* вдоль алжирского берега, направляясь на Ost. В 7 ч. вечера неожиданно раздался взрыв; торпеда, выпущенная с лодки, которую никто не видал, попала в *Dover Castle*. Немедленно были спущены шлюпки, все раненые и больные были посажены в них и в 8 ч. вечера отвалили от парохода. *Nemesis* выпустил дымовую завесу и закрыл *Karapara*, который пошел в ближайший порт—Бона. Командир *Cameleon*'а, приняв людей со шлюпок, тоже пошел в Бона, считая, что важнее сохранить жизнь находящихся у него 950человек, чем пытаться спасать подорванный *Dover Castle*. На пароходе же оставались капитан

и несколько человек экипажа, подготовляя все необходимое для его буксировки на случай, если подойдет помощь. Как только *Cameleon* ушел, в *Dover Castle* попала вторая торпеда и через $2^1/_2$ минуты он затонул. Капитан с оставшимися людьми поспел сесть в шлюпку и через шесть часов был подобран французским дозорным судом.

Благодаря исключельно тихой погоде, из находившихся на *Dover Castle* 841 человек погибло лишь несколько кочегаров, убитых при взрыве торпеды.

За описываемый период времени произошло столько удачных для противника случаев нападений на пароходы, шедшие, как казалось, под надежной охраной, что было признано необходимым тщательно изучить вопрос тактики конвойных миноносцев. Было установлено за правило, что миноносцы должны держаться с обеих сторон парохода позади траверза. Раньше считалось, что лодка имеет больше шансов попасть в цель, находясь на крамболе намеченной жертвы, и поэтому миноносцы держались впереди траверза парохода. Но после того, как *Transylvania* и несколько других судов были атакованы с кормы и миноносцам приходилось ворочать на обратный курс, чтобы сбросить над лодкой бомбы, было решено держать миноносцы позади траверза. Это давало им возможность сразу давать „полный вперед“ и кидаться прямо на лодку, как только она будет обнаружена. Однако, произошло несколько случаев, когда лодка, выпустив торпеду, оказывалась необнаруженной и миноносцы атаковать не могли. Адмиралтейство не одобряло новой тактики, считая, что нахождение миноносцев позади траверза нисколько не препятствует лодке выйти на позицию, и миноносцам было приказано впредь всегда держаться на крамболах конвоируемых пароходов.

Несмотря на переговоры, которые велись с германским правительством относительно необходимости оградить неприкосновенность госпитальных судов, потребность в их охране продолжалась еще несколько месяцев. В июне германский морской генеральный штаб согласился гарантировать безопасность госпитальных судов при условии, что они будут под непосредственным наблюдением беспрерывно находящихся на них специальных нейтральных комиссаров и что они не будут конвоироваться военными судами. В дело вмешался испанский король и вопрос разрешился назначением на каждое госпитальное судно испанского офицера. Пока соглашение окончательно вошло в силу, прошло не мало времени, но своим вмешательством, удовлетворившим требование Германии, король Альфонс XIII покончил с чрезвычайно острой фазой подводной войны и оказал неоцененную услугу делу человеколюбия.

Лодка, утопившая *Dover Castle* была одна *UC*. Выйдя из Адриатики около 23 мая, она утопила у южной оконечности Сицилии английский пароход *Elmmoor*, а затем, уничтожив *Dover Castle*, поставила минное заграждение у Алжира. Заграждение сильно стеснило судоходство, но ни одно судно на нем не погибло. Крейсерство этой лодки продолжалось до 9 июня, и надо думать, что лихой капитан *Manchester Trader*'а вел бой именно с ней.

В число судов, погибших за июнь, входили два военных транспорта—*Cameronian* и *Cestrian*. Каждый из них сопровождался двумя конвоирами и в каждом случае лодку никто не видал. *Cameronian* шел с грузом мулов в Египет и был утоплен ночью 2 июня в 40 милях от Александрии. Из воинских чинов на нем находились только конюхи. Транспорт затонул через пять минут после попадания торпеды, при чем сравнительно большой процент погибших людей объяснялся тем обстоятельством, что вода почти мгновенно затопила один из отсеков, где 40 человек спало в подвесных койках.

На *Cestrian*'е потери по счастью были меньше; он шел с грузом лошадей, но кроме того на нем был эшелон в 800 человек. Торпеда попала 24 июня в 9 ч. 30 м. утра, однако, пароход продержался на плаву до 2 ч. дня. Образцовый порядок и дисциплина дали возможность спасти всех людей, погибло только три человека экипажа, убитых при взрыве. *Cestrian* стал жертвой одной из константинопольских подводных лодок *UB-42*, которой командовал лейт. Шварц. С момента объявления беспощадной подводной войны она беспрерывно оперировала в Эгейском море. В первый раз она вышла в крейсерство в феврале, а затем в апреле и утопила несколько парусников.

Ее второй поход ознаменовался нападением на канонерку *Veronica*. Выпущенная лодкой торпеда вывела канонерку из строя на несколько месяцев. Другая константинопольская лодка *UC-23* тоже оперировала в Эгейском море и в мае и июне заминировала подходы к Салоникам. При вторичном походе ей удалось утопить два парохода [1]). Успех, достигнутый *UB-42*, явился крупным достижением константипольского отряда, так как причинил нам не мало беспокойства. Погибший транспорт принимал участие в перевозке значительных английских сил из Салоник в Египет. Установленная союзниками (в декабре 1916 года) блокада Греции [2]) повидимому начала сказываться на усилении антимонархических настроений. Один за другим греческие острова переходили на сторону организованного Венизело-

---

[1]) Der Krieg zur See. Die Mittelmeer Division.

[2]) См. стр. 173.

сом, под эгидой Франции, временного правительства и блокада с этих островов снималась.

На Крите обучалась сформированная Венизелосом армия. Обучение шло настолько успешно, что уже 17 мая началась отправка в Салоники, на замену английских частей, первых эшелонов дивизии венизелистов. Эшелоны шли на греческих пароходах под охраной двух судов, выделенных для этой цели 1-ой отдельной английской эскадрой, базировавшейся на Крит и ответственной за конвойную службу по всему району Эгейского моря. 22 числа было обнаружено минное поле у входа в Кандию, но его удалось быстро вытралить и выход греческих транспортов не задержался.

Перевозившиеся из Салоник в Египет британские части состояли из XVI пехотной дивизии и XVII и XVIII бригад ездящей пехоты. Всего 21 000 человек и 8 500 лошадей и мулов. Это количество было перевезено за 16 рейсов; каждый рейс занимал от трех до четырех суток, при чем каждый транспорт охранялся двумя миноносцами. Первый эшелон погрузился 1 июня, последний 30 июня. За все 16 рейсов произошло одно только нападение лодки, потопившей 24 июня *Cestrian*'а. Несчастье произошло на третий рейс. До этого транспорт благополучно доставил 1 600 человек XVI дивизии.

Опасение мин, поставленных у Салоник, вызванное донесением о появлении лодки перед входом в гавань, заставило прекратить судоходство с 7 по 9 июня. Когда оно восстановилось, новая перевозка французских войск увеличила тяготы транспортной и дозорной службы. Перевозка XVI дивизии продолжалась, но пока не были доставлены по назначению французские части, не хватало средств для конвоирования войск Венизелоса и последних пришлось задержать на Крите. Французские войска надлежало доставить на материк Греции, чтобы обеспечить благоприятное для союзников разрешение быстро назревавшего в стране политического кризиса. 5 июня прибыл в Афины уполномоченный представитель Франции Жоннар для руководства политикой союзников в Греции и для разрешения всех возникающих вопросов, связанных с пребыванием там войск Антанты.

Жоннар был облечен широкими полномочиями и имел инструкции намекнуть королю Константину о желании союзников, чтобы он на время войны отказался от престола. Желание Антанты должно было быть поддержано демонстрацией такой внушительной силы, которая исключала бы возможность сопротивления со стороны монархистов.

Для этой цели французские войска и перебрасывались из Салоник в Пирей. 5 июня в Пирей прибыла французская эскадра, а вечером 10 июня в гавань вошли транспорты с 8000 французских и 3000 русских войск.

Днем 12 июня началась высадка. Войска высаживались якобы для отдыха, однако высадка производилась под орудиями французской эскадры, в состав которой входили линейные корабли *Justice* и *Verité*. Последний под флагом вице-адмирала Гейдона.

Утром 12 июня король Константин отказался от престола в пользу своего второго сына Александра. Никаких беспорядков не произошло. Два дня спустя блокада Греции прекратилась. Ее несли главным образом французы, так как греческий материк находился в их зоне, но также и суда нашей 3 отдельной эскадры, базировавшейся на Салоники. С прекращением блокады освободился ряд мелких судов, столь необходимых для других целей. Обстановка быстро прояснилась.

Еще до конца июня Венизелос занял пост премьера, а 27 июня Греция окончательно присоединилась к союзникам и объявила войну центральным державам.

Затем Венизелос обратился к Франции с просьбой вернуть Греции ее флот и объявил о своем намерении вооружить оборонительной артиллерией все греческие торговые пароходы. Одновременно он просил возложить на Грецию охрану одной из дозорных зон [1]).

Таким образом союзники наконец разрешили политическую проблему Средиземного моря, предоставив руководящую роль в греческих делах Франции.

Оставалась однако другая проблема—подводная кампания немцев—но не было в виду никакого способа ее разрешить, хотя и замечалась некоторая благоприятная перемена обстановки. После апреля потери судоходства несомненно начали падать и показывали тенденцию к дальнейшему снижению. В апреле был потоплен 51 пароход, общей вместимостью в 218 000 тонн, в июле же 22 общей вместимостью в 85 000. Система конвоев уже вошла в полную силу во всей восточной части Средиземного моря и всегда применялась в отношении всех пароходов, кроме особо важных, следующих одиночно в сопровождении специально назначенных для их охраны судов. Но как мы уже отмечали выше, даже в последних случаях не всегда удавалось предотвратить нападение лодки. Так например, п/х *Eloby*, на котором находилось несколько сот солдат и груз снарядов, был взорван на пути из Марсели в Салоники, несмотря на то, что при нем находился французский миноносец. Снаряды детонировали и гибель парохода сопровождалась ужасным количеством жертв. Охрана японского миноносца не спасла

---

[1]) 25 февраля 1918 г. удалось преодолеть сопротивление французов в этом вопросе и Греции было предоставлено право самой охранять водный район Пирея.

и транспорта *Mooltan*. На нем шел эшелон в 544 человека, но благодаря умелому маневрированию командира миноносца, быстро выпустившего дымовую завесу, все люди, за исключением одного, были спасены.

Наиболее ярким примером той безнаказанности, с которой подводные лодки нападали на пароходы даже в дозорных районах и при наличии казалось бы надежной охраны, служит судьба, постигшая почтово-пассажирский пароход *Mongara* на пути из Порт-Саида. Днем 3 июля *Mongara* вместе с итальянским пароходом, тоже почтовым, подходил к Мессине. Впереди шел итальянский миноносец, позади вооруженный итальянский трауллер. Еще подходя к Катанье, *Mongara* заметил идущую ему в борт торпеду, но успел круто повернуть и избежал попадания. С обоих бортов у него стояла цепь людей, следившая за поверхностью воды, а в „вороньем гнезде“ сидел матрос, отличавшийся особенной зоркостью. Как только показался мессинский брекватер, миноносец прибавил ходу и направился в порт, а пароход вследствие узости фарватера прекратил зигзагирование и лег на курс, ведущий в гавань. Когда до брекватера оставалось около мили, в *Mongara* попала торпеда и он затонул через несколько минут. Ни перископа, ни лодки никто так и не видал. Торпеда была выпущена одной из *UC*. Поставив мины у Мальты, а также и при входе в Сиракузы, она прошла в тесные воды Мессинского пролива. Заграждение у Мальты тоже стоило нам судна. Мины были поставлены не в протраленном проходе и несчастье произошло по вине капитана госпитального судна. Следуя под охраной канонерок *Azalea* и *Aster*, капитан по ошибке проложил курс в сторону от указанного пути и попал прямо на заграждение. Пароход прошел благополучно, но *Aster* подорвался и затонул, а *Azalea* получил серьезные повреждения, вызвавшие продолжительный ремонт.

Английская система больших конвоев из пяти-шести пароходов, следующих на близких интервалах под охраной четырех трауллеров, начала применяться на пути Мальта—Александрия в конце мая. До этого пароходы по одиночке конвоировались в Судскую бухту на Крите и там конвоиры менялись. Теперь же адм. Баллард организовал так конвойную службу, что пароходы следовали, никуда не заходя, до места назначения и не меняли конвоиров.

Первый конвой нового типа—четыре парохода с четырьмя трауллерами—вышли из Мальты 22 мая. Начиная с этого дня, подобные же конвои начали через день выходить из Мальты в Бизерту или в Александрию. Из Александрии конвои уходили на запад тоже через день, как только освобождались трауллеры, прибывшие с конвоем из Мальты.

В западной части Средиземного моря, между Бизертой и Гибралтаром, пароходы следовали под берегом под охраной французских дозоров.

Пароходы с особо важными грузами шли поодиночке под охраной назначенных специально для них судов, причем в открытом море должны были придерживаться тех курсов, которые им давались при выходе и которые каждый раз менялись.

Первая потеря среди пароходов, отправленных в составе больших конвоев, произошла 20 июня, когда незамеченной лодкой был взорван п/х *Ruperra*, охранявшийся вместе с пятью другими пароходами четырьмя траулерами.

Следующая потеря произошла только через месяц. 16 июля конвой из шести пароходов, построенный в двух кильватерных колоннах, шел из Мальты в Александрию под охраной четырех траулеров. Около двух часов дня головной левой колонны п/х *Khephren* заметил на правом траверзе, между ним и головным правой колонны, перископ. *Khephren* немедленно повернул и открыл огонь, но одновременно увидел торпеду настолько близко, что увернуться уже не смог. Торпеда попала и пароход через четыре минуты затонул. Несмотря на быстроту, с которой произошла катастрофа, все люди были спасены. Пострадал один только человек, раненый осколком снаряда с одного из стрелявших по перископу траулеров. Только эти два парохода — *Khephren* и *Ruperra* и погибли из числа 275 судов, отконвоированных между Мальтой и Александрией в промежуток времени между 22 мая и 16 июлем.

Хотя нельзя сказать, чтобы противолодочные силы одержали в июле победу, все же они несомненно затруднили операции противника. Среди неудачных походов немецких *U* особенно не повезло одной из лодок, вышедших из Каттаро в конце июня. 1 июля ее заметили французские аэропланы из Корфу, которые вместе с итальянскими миноносцами гоняли лодку несколько часов. Три дня спустя ее обнаружила у южной оконечности Сицилии французская канонерка и заставила погрузиться. По близости проходил конвой, но лодка не сделала попытки его атаковать. Следуя на W, она встретила два парохода, шедшие под охраной французской канонерки, и подорвала один из них, но была вынуждена немедленно погрузиться, спасаясь от канонерки, которая бросила над ней несколько бомб. Бомбы вреда не причинили, так как 6 июля она вновь появилась у Сицилии, где уничтожила небольшой итальянский парусник *Roma*. Единственная из шлюпок *Roma* оказалась совершенно разбитой. Лодка забрала команду парусника к себе и в течение двух суток безрезультатно крейсеровала между мысом Бона и Сицилией. В полдень 8 июля итальянцы были вы-

званы наверх и им было приказано сесть на шлюпку, в которой уже находилась команда другого итальянского парусника, уничтоженного подрывным патроном. Затем она продержалась еще три дня у м. Бона, но также без всяких последствий. После этого ее заметили у Бизерты—сначала французский миноносец, а затем французский купец, оба раза на очень большой дистанции.

13 июля пароход компании „P&O" заметил прямо за кормой перископ. Пароход дал выстрел и перископ скрылся; конвоирующий миноносец перископа не видал. Проходивший поблизости, в противоположном направлении, другой пароход тоже не видел лодки и не подвергся атаке. Лодка продолжала крейсерство в районе Бизерты, где ее дважды видели 14 июля. В первый раз в этот день ее заметил французский буксир, а вторично—французский дозорный трауллер. Трауллер обстрелял лодку и заставил ее погрузиться. На следующий день вечером она повстречалась с конвоем, шедшим под охраной французского миноносца. Миноносец быстро выпустил торпеду, но лодка успела погрузиться и торпеда прошла над лодкой. Миноносец кинулся за торпедой и благодаря фосфоресценции отчетливо увидел силуэт идущей на глубину лодки. Немедленно было сброшено несколько бомб. Когда стих шум взрыва, на поверхность не всплыло ничего: лодка не пострадала. После этого случая она оставила оживленный район Бизерты и пошла в Каттаро.

На обратном пути она обстреляла итальянский парусник и утопила при входе в Адриатику греческий пароход. За время своего трехнедельного крейсерства эта *U* неоднократно подвергалась обстрелу с дозорных судов и вооруженных купцов, один раз ее бомбили аэропланы, два раза над ней сбросили противолодочные бомбы и один раз в нее была выпущена торпеда. Вред, принесенный ее крейсерством судоходству, оказался ничтожным: утопила она всего лишь 2358 тонн.

Итальянцы тоже организовали систему периодических конвоев, использовав эту меру для продовольственных транспортов, следующих в Италию из Гибралтара.

Пароходы с ходом в 12 узлов и более шли самостоятельно, но менее быстроходные суда направлялись группами по четыре под охраной одного вспомогательного крейсера. За месяц таким способом проследовало из Гибралтара в итальянские порта свыше 190 судов. Хотя итальянцы и выделили для конвойной службы один легкий крейсер и одиннадцать вспомогательных крейсеров, этих судов сплошь и рядом не хватало и пароходы выходили лишь под охраной одного из своих товарищей, вооруженного артиллерией.

Тем не менее сменивший в Гибралтаре адмирала Керей адм. Грант смог 5 июля донести, что система конвоев действует вполне удовлетворительно и несомненно имеет преимущество перед системой отправки пароходов по одиночке.

За июль на прибрежном пути между Гибралтаром и Неаполем было утоплено только одно судно — итальянский парусник, взорванный ночью между Генуей и Специей без предупреждения.

В конце июля английская система больших конвоев была применена для пароходов, шедших из Гибралтара в воды Соединенного Королевства.

Одиннадцати-узловые и более быстроходные суда, т. е почтовые пароходы, транспорты и пароходы с особо ценными правительственными грузами, следовали самостоятельно. Угольщики же, пароходы с железной рудой и вообще „купцы", без которых союзники не могли ни воевать, ни поддерживать торговлю, следовали в составе конвоев. Наибольшей опасности гибралтарские конвои подвергались в начале и в конце плавания. При подходе к берегам Англии их встречали миноносцы, но между Гибралтаром и мысом С. Винцентом приходилось рассчитывать только на те силы, которые сможет выделить адм. Грант. В дополнение к собственным дозорным судам адмирал имел в распоряжении четыре подводных лодки и несколько траулеров из состава французской мароканской дивизии. На последних был возложена охрана торгового пути между мысом С. Мери и м. Трафальгар, т. е. водный район, включающий в себе Кадикс и Хуельва—порт для вызова железной руды. Английские дозорные суда Грант распределил по следующим четырем зонам: одну зону составлял район к W-у от м. Спартель, где сходились пути всех пароходов, следующих в Средиземное море и обратно, вторую—путь между м. Спартель и Гибралтаром, третью—путь поперек Гибралтарского пролива, и четвертую—район к Ost-у от Гибралтара, вдоль испанского берега, где проходили суда, направляющиеся на восток.

В те периоды, когда приходилось сформировывать конвои, дозорные отряды таяли и адм. Грант просил о подкреплениях. Просьбу адмирала удалось удовлетворить. 1 августа он был уведомлен, что до начала октября на усиление его противолодочных сил прибудет флотилия американских канонерских лодок, а также—французская мароканская дивизия. Однако, в июле для конвоев и для всяких других потребностей у него имелось лишь 54 мелких судна различных типов, но и из этого незначительного числа ему постоянно приходилось выделять лучшие суда для охраны пароходов с особо важнымм грузами, следующих на Мальту и обратно самостоятельно.

Первый организованный по новой системе конвой вышел из Гибралтара 26 июля в 8 час. вечера. В его состав входило 13 пароходов различных национальностей. Самый большой пароход — итальянский купец в 4 500 тонн шел за углем в Англию. В океане конвой должен был охраняться одним пароходом-ловушкой, а от Гибралтара до меридиана мыса С. Винцента—двумя гибралтарскими миноносцами, двумя канонерками и одним пароходом - досмотрщиком. Было известно о нахождении немецкой *U* у мыса Финистерре, но в районе Гибралтара, по имеемым сведениям, лодок не было. Однако, не успел конвой выйдти, как французский трауллер донес, что он обстрелял лодку у м. Спартель, т. е. очень близко от того пути, по которому предстояло пройдти конвою. Вслед за этим поступило еще несколько донесений о замеченной лодке. Тем не менее конвой не повстречался с подводным противником и единственная потеря произошла вследствие столкновения французского парохода с одной из конвоирующих канонерок. Канонерка затонула.

Для пароходов, выходивших из Англии, система конвоев еще не была установлена. Один из пароходов — *Manchester Commerce* с 6 000 тонн угля для Тулонского порта — стал первой жертвой лодки, дежурившей у м. Спартель. Пароход не видал ни перископа, ни самой лодки. Взрывом разрушило радио-рубку и *Manchester Commerce* не мог сделать „SOS". Однако, один из дозорных трауллеров услышал взрыв. Через двадцать минут он подошел к месту гибели парохода и снял команду, севшую в шлюпки. В этот день, т. е. 29 июля, из Гибралтара вышли три больших „купца". Но когда пришло известие, что в это же утро в том же самом районе лодка пустила на дно еще два шедших на восток больших угольщика, было решено задержать выход второго конвоя, назначенный на 30 июля. На этот раз у м. Спартель лодку заметил миноносец, который сбросил над ней три бомбы, но без видимого успеха. В это время в Гибралтаре стоял л. к. *Implacable*, готовый к уходу в Англию в сопровождении двух миноносцев. Его выход тоже был задержан, пока не минует период полнолуния. Однако, один большой пасс. п/х и госпитальное судно 30 июля все-таки вышли. 31 июля поступило донесение более утешительного характера. У м. Спартель на том месте, где миноносец сбросил противолодочные бомбы, появились масляные пятна и масло не переставая поднималось на поверхность воды. Сомневаться в успехе не приходилось. В этот день, в Гибралтар поступило только одно донесение о подводной лодке, замеченной у входа в пролив со стороны Средиземного моря. Утром *U* появилась у Трафальгарского мыса. Конвой вышел в 8 час. вечера под сильной охраной миноносцев и

канонерок; мыс Спартель он должен был пройдти до наступления рассвета. В состав его входило пять пароходов, направляющихся в Америку, которые, миновав опасную зону, должны были отделиться на меридиане, проходящем в 30 милях W′-у от м. С. Винцента. Хотя в районе прохождения конвоя активность неприятельских *U* продолжалась, конвой не подвергся атаке и благополучно дошел до Англии. Лодка, очевидно, перешла к югу от м. Спартель. 1 августа она выпустила там торпеду (неудачно) по английскому пароходу. Капитан парохода пытался таранить лодку, но она увернулась. Час спустя лодка обстреляла еще одного английского купца, но подошедшая из Гибралтара канонерка принудила ее погрузиться.

Выход следующего конвоя был назначен на 4 августа. Незначительное число пароходов, вошедших в состав первых двух конвоев, очень удивило Адмиралтейство, так как в течение первой половины 1917 года из Гибралтара в английские и французские порты обычно выходило не менее 6 пароходов в сутки. Теперь же за последние 10 дней июля вышли лишь 21 пароход. Адмиралтейство ожидало гораздо большего количества. Но это произошло случайно и в состав конвоя, вышедшего 4 августа, вошло 20 пароходов, построенных в 5 колонн. Так же, как и в прошлый раз, вместе с ними вышли 3 парохода, следовавшие в Америку. Последние отделились после прохода опасной зоны. Замеченная последний раз лодка снова перешла к испанскому берегу, где днем 3 августа потопила артиллерийским огнем норвежского купца у Хуельва. На этот раз плавание конвоя сопровождалось совершенно необычным инцидентом. В 10 час. утра 5 августа, когда конвой находился в 90 мил. от Гибралтара, второй в левой колонне пароход *Ryton* наскочил на какой то подводный предмет. Через несколько секунд толчек повторился. Удар был настолько сильный, что пароход скоро затонул. *Ryton* мог столкнуться только с подводной лодкой и казалось невероятным, чтобы она избежала гибели. Однако, лодка прекрасно выдержала удар и, несмотря на серьезные повреждения, благополучно дошла до ближайшего германского порта, сделав 1 800 миль. Этот случай служит наглядным примером, насколько не дооценивалось подводное оружие.

С 4 августа конвои начали выходить регулярно каждые четыре дня. Всего в августе проследовало семь конвоев, общей численностью в 110 пароходов. Пароходы, следовавшие в Средиземное море, попрежнему высылались одиночным порядком и это продолжалось даже тогда, когда в середине августа была установлена система конвоев для всех судов, покидающих английские порты. Конвои, выходившие из Англии, доходили до параллели м. Финистерре. Дальше

каждый пароход шел самостоятельно. Чрезвычайно показательно, что потери на подходах к Средиземному морю падали исключительно на пароходы, не входившие в состав конвоев.

К этому времени спор с французами относительно того, кому должно быть вверено высшее руководство дозорной службой в Средиземном море и выбором путей для судоходства, окончательно разрешился: 9 июня французы согласились, что эта ответственная отрасль противолодочной борьбы должна быть в руках британского адмирала. Сначала выбор пал на командующего Ост-Индской станцией адмирала Веймисса, которого 21 июля сменил один из младших флагманов Гранд-Флита к.-адм. Гаунт. Одновременно морские силы в египетских водах были изъяты из ведения командующего Ост-Индской станцией и подчинены самостоятельному начальнику к.-адм. Томасу Джаксону с подчинением ему также и района Красного моря до Баб-эль-Мандебского пролива. С этими двумя переменами, т. е. с установлением в Средиземном море должности главнокомандующего британскими морскими силами и с назначением самостоятельного начальника для Египта и Красного моря, английская Средиземноморская станция снова получила то значение, которое она имела до конвенции 6 августа 1914 года, когда высшее командование в Средиземном море перешло к французам, а находящиеся там британские морские силы были сокращены и свелись лишь к эскадре крейсеров. Реорганизация произошла не под влиянием давления надводных сил противника, французский флот был гораздо многочисленнее австро-венгерского. Восстановление должности британского главнокомандующего было вызвано активностью германских подводных лодок.

Как мы уже указывали, по началу было решено послать в Средиземное море адм. Веймисса, но как только адм. прибыл в Англию, его назначили на должность заместителя первого морского лорда адм. Джеллико, которого он и сменил впоследствии. В Средиземное же море был отправлен вице-адм. Гоуф-Кольторп. Назначение состоялось 6 августа. На Кольторпа возлагалась обязанность организовать на Мальте общее руководство делом дозорной службы и выбора путей судоходства. Он же должен был руководить всеми противолодочными операциями английских и французских морских сил. Итальянцы не пожелали подчинить свою дозорную и конвойную службу объединенному командованию и предпочли распоряжаться в своих зонах самостоятельно.

Французский главнокомандующий являлся старшим в Средиземном море, но все, что казалось судоходства, конвойной и дозорной службы, было подчинено непосредственно британскому главнокомандующему. 26 августа адм. Кольторп

поднял свой флаг. Одновременно произошли и другие перемены в командовании: вице-адмирала Терсби, командующего эскадрой восточной части Средиземного моря—заменил к.-адм. Сидней Фриментль. Эскадра получила наименование эскадры Эгейского моря. Командующий британской адриатической эскадрой адм. Керр сдал должность коммодору Хениджу и уехал в Англию. Из ведения главного командира на Мальте было изъято руководство противолодочной борьбой.

ГЛАВА IX.

Неограниченная подводная война.

(Карта 8)

I.

С февраля по апрель 1917 года.

В начале настоящего тома мы уже указывали, что Ютландский бой, хотя и не доведенный до решительной победы, ознаменовал собою окончание первого акта военных действий на море и определил форму и методы дальнейшей борьбы. Не удивительно, что раньше других это поняли наши враги. Немцы сразу же стали разрабатывать соответствующий план действий. Правда, эти действия привели к катастрофе, но они были неизбежны.

Британский флот мог продолжать мечтать о второй более решительной схватке с главными силами противника, но руководители германского флота с каждым днем убеждались, что если Великобританию и можно победить на море, то удар должен быть нанесен не Флотом Открытого моря, а подводными лодками. Оставался один выход—беспощадная подводная война против торговли.

Адмиралтейство и британский военный кабинет не могли, конечно, предусмотреть, когда именно Германия примет окончательное решение, однако они понимали, что остается ждать недолго. Спор в Плессе оставался тайной, но то, что дипломатические отношения между Соединенными Штатами и германской империей были натянуты до последнего предела, было очевидно всему миру.

В Великобритании не было ни одного государственного деятеля, который бы за последние несколько месяцев не чувствовал бы, насколько велика грядущая опасность.

Еще в конце октября 1916 года адм. Джеллико писал в Адмиралтейство о наличии „серьезных опасений, что наши потери в тоннаже в связи с потерями в тоннаже нейтральных государств могут привести к тому, что к началу лета 1917 г. недостаток продовольствия и прочих предметов первой необходимости, ввозимых в Англию и в другие страны Антанты, сможет заставить нас согласиться на не-

приемлемые мирные условия, не вызываемые положением на театре военных действий и не соответствующие нашим чаяниям".

Адмирал Битти выражал свое мнение в еще более энергичных выражениях, указывая, что „подводная опасность не только мешает успешному ведению войны, но и угрожает судьбе государства".

В результате главнокомандующий Гранд-Флитом получил приглашение прибыть в Лондон 2 ноября для личного доклада правительству. Адм. Джеллико указывал, что опасность подводной кампании немцев заключается, главным образом, в том, что нападения лодок медленно, но верно, переходят в открытое море, на западные подходы к Английскому Каналу. Адмиралтейство вполне разделяло точку зрения Джеллико и представило правительству меморандум, гласивший следующее: „Из всех вопросов, стоящих перед Адмиралтейством, наиболее грозным и самым трудным является проблема, связанная с нападением неприятельских подводных лодок на торговые суда. Никаких мер против этой формы войны еще не найдено и, быть может, и не будет найдено. В настоящее время мы вынуждены довольствоваться паллиативами".

За совещанием членов кабинета с адм. Джеллико последовало совещание в Адмиралтействе, на котором еще раз с очевидностью выяснилась вся сложность обстановки. На этом совещании присутствовали все самые крупные морские авторитеты, однако, все они безоговорочно согласились лишь в одном, а именно — в необходимости назначения облеченного большими полномочиями самостоятельного начальника для руководства и наблюдения за всеми противолодочными операциями.

Вынесенное решение вполне соответствовало всеобщему мнению о подводной опасности, но мнения о способах борьбы с ней были в то время очень разноречивы. В Адмиралтейство поступало громадное количество самых разнородных предложений. Значительная часть морских начальников стояла за нападение на германское побережье. Главный командир в Куинстоуне, адм. Бейли, уже давно предлагал это. А осенью от кап. 1 р. Ройдса была получена, составленная в очень энергичных выражениях и весьма обоснованная памятная записка, в которой рекомендовалось произвести нападение на Зеебрюге.

Тирвит также настаивал на последнем, но после его совещания с Джеллико, Бейконом и Оливером [1]) было решено воздержаться от этой операции.

[1]) Начальник морского генерального штаба во время войны. *Ред.*

Часть моряков видела спасение исключительно в интенсивных минно-заградительных операциях, но были и такие „прозорливцы", которые уже тогда понимали, что защитить торговое судоходство может только система конвоев.

Те, кто в столь ранний период противолодочной борьбы смогли предусмотреть меру, которая в конце конпов и спасла положение, не должны быть забыты и память их должна всегда чтиться с благодарностью.

Реальные результаты совещания закончились лишь решением образовать в Адмиралтействе специальный отдел по борьбе с неприятельскими подводными лодками и поставить во главе его одного из флагманов. Выбор остановился на младшем флагмане 4 эскадры линейных кораблей к.-адм. Дефф, который пользовался исключительным доверием адм. Джеллико.

В первых числах декабря Дефф и Джеллико вступили в исполнение своих новых обязанностей [1]).

II.

Оценка положения Адмиралтейством.

Вскоре после назначения адм. Деффа Адмиралтейство подвергло самому тщательному пересмотру все способы и средства противолодочной борьбы и наметило план дальнейших мероприятий. Эти мероприятия в общем разделялись на две категории: в первую категорию входили все формы наступательных операций против лодок, во вторую— все то, что было связано с делом улучшения непосредственной защиты судоходства.

1. Было решено при первой же возможности сформировать в Портсмуте и Девонпорте особые отряды миноносцев и судов „П" [2]) исключительно только для противолодочной службы,

До этого миноносцы и суда „П" выделялись для той или иной противолодочной операции, предпринятой по указанию Адмиралтейства или по инициативе местного главного командира порта, из состава дозорных или конвойных отрядов данной базы. В тех случаях, когда по близости от этих отрядов обнаруживалось присутствие лодки, они автоматически прекращали свою обычную работу и шли на поиски подводного противника. Теперь же было решено не отвлекать конвойные и дозорные отряды от их прямого назначения и организовать особые отряды—„охотников за подлодками" (hunting patrols), которые по мере развития

---

[1]) О назначении адм. Джеллико на должность первого морского лорда см. стр. 75.

[2]) Судами «П» назывались все мелкие патрульные суда, приспособленные для борьбы с подводными лодками. *Ред.*

своей деятельности несомненно должны были изучить тактику германских *U*.

Кроме того Адмиралтейством был предпринят и ряд других мер. Хотя эти меры не находились в непосредственной связи с указанным выше пересмотром всего противолодочного дела, но фактически они являлись дополнением к плану создания „отрядов охотников“. Наиболее важной мерой было создание воздушных дозоров в различных пунктах южного побережья Англии, а также попытка соединить в отдельные отряды суда, снабженные гидрофонами, с тем, чтобы последние всегда оперировали вместе.

Впоследствие гидрофонные дозоры приобрели громадное значение, но в описываемый момент проект подходящего гидрофона еще находился в стадии разработки. О подобных аппаратах тогда было лишь известно, что „происходящие опыты идут не без успеха“.

2. Тщательному обсуждению подверглись различные мероприятия в области постановки минных заграждений. Адмиралтейство придавало очень большое значение проекту постановки глубоководных минных полей на вероятных путях следования лодок при условии нахождения в районе полей максимального количества дозорных судов, присутствие которых заставляло бы лодки погружаться именно там, где им грозила опасность. Проект предусматривал также и постановку мин с моторных катеров в мелководных устьях германских рек. Незадолго до получения этого проекта Адмиралтейство решило выставить поперек Гельголандской бухты несколько минных полей различной величины и на разных глубинах. Таким образом, как этот проект, так и ряд других поступивших заградительных проектов, в конечном результате являлись лишь деталями более крупного плана, намеченного Адмиралтейством.

3. Разрабатывались проекты установления особого „подводного дозора“ у N-ового выхода из Северного моря, но эти проекты не заключали в себе ничего нового. Их истинное назначение можно понять лишь после рассмотрения вопроса стратегического использования английских лодок с первых дней войны.

Согласно первоначальных оперативных приказов по флоту—все наличные лодки были разделены на флотилии местной обороны и на ударную флотилию. Отряды местной обороны, сформированные главным образом из лодок наиболее устаревшего типа—„A“ „B“ и „C“, базировались на порты Канала и на восточное побережье Англии. Ударная флотилия, или как она называлась „заокеанская“ [1]), базировалась на Гарвич и состояла из новых лодок типа „D“ и „E“.

---

[1] См. том I, стр. 39.

Ее назначением были наступательные операции в направлении на побережье Германии.

Таким образом, с начала войны значительное количество более старых лодок находилось на охране английских берегов. Однако, лодки, ходившие в Гельголандскую бухту, доставляли не мало сведений относительно германской дозорной службы и в промежуток времени с 1 августа 1914 года по июль 1915 года удачно атаковали пять неприятельских военных кораблей.

Последнее обстоятельство говорило за то, что за истекший год лодки принесли больше пользы в качестве выдвинутого дозора, чем в качестве отряда береговой обороны. Немцы, повидимому, чувствовали, что наши дозоры продвинулись слишком близко к их базам. Выставленные ими в первый год войны оборонительные минные заграждения несомненно преследовали цель заставить наши лодки отодвинуться назад.

Осенью 1915 года главнокомандующий Гранд-Флитом возбудил вопрос о прикомандировании к главным силам трех подводных отрядов в составе трех лодок и одного миноносца в каждом. Лодки должны были базироваться на Тайн и действовать в роли передового дозора Гранд-Флита при его операциях против Флота Открытого моря. В октябре 1915 года матка-подлодок *Titania* и 11-ая флотилия новых лодок вошли в состав Гранд-Флита с базированием на Блит. На 11-ую флотилию возлагались береговая оборона на случай набега или попытки вторжения противника на побережье к северу от Flamborough Head и дозорная служба к северу от границы зоны, охраняемой Гарвичской флотилией.

Хотя с открытием военных действий назначение наших более старых лодок сводилось к роли отрядов береговой обороны, в нужную минуту они не были использованы по прямому назначению. Когда в апреле 1916 года адм. Бедикер бомбардировал Ярмут и Ловестофт, защита юго-восточного побережья Англии и Фландрской бухты легла исключительно на миноносцы Тирвита и на отряды „заокеанской“ подводной флотилии. Приказание Адмиралтейства держать у Ярмута и Ловестофта подводные силы „на расстоянии пушечного выстрела“ местное начальство не выполнило, в результате чего не было проверено на боевом опыте способность лодок выполнить роль береговой обороны.

Тем не менее продолжала господствовать идея, что одной из важнейших задач лодок остается оборона берегов. Когда было окончательно признано и решено, что Гранд-Флит должен выходить к югу от Догер-банки только в самых исключительных обстоятельствах [1]), этой задаче под-

---

[1]) См. стр. 54.

водного флота в случае попытки вторжения было придано еще более важное значение. В августе 1916 года Адмиралтейство придало Гранд-Флиту еще одну флотилию подводных лодок и усилило все подводные отряды восточного побережья. Кроме того в Северном море было установлено четыре подводных дозора: Мааский дозор (1 лодка) и дозор у Tershelling'а (5 лодок) поручался гарвичским лодкам, дозор у Horn Reefs и у Скагеррака (4 лодки)—лодкам, базировавшимся на Тайн и Tees. Указанные выше дислокация и организация дозорной службы подводных сил просуществовали без значительных изменений до конца 1916 года. Идея же использования английских лодок против германских *U* и включение их в общую противолодочную организацию родилась поздней осенью 1916 года, когда главнокомандующий Гранд-Флитом назначил специальную комиссию по изучению этого вопроса. Комиссия закончила работы лишь в феврале 1917 года, а тем временем новый главнокомандующий адм. Битти подверг самой жестокой критике существующий порядок использования наших подводных сил. Из 86 находившихся в строю лодок, 10 лодок держали дозор в неприятельских водах, остальные же бездействовали в ожидании воображаемого вторжения.

Но даже те лодки, которые находились в дозоре, оперировали несогласованно, поодиночке, и достигнутые ими результаты сводились к нулю по сравнению с понесенными потерями. Битти считал, что существующая система высылки лодок в известные районы без точного указания задачи и определенного объекта действий в корне ошибочна и должна быть изменена.

В качестве временной меры главнокомандующий рекомендовал произвести реорганизацию и перегруппировку подводных отрядов.

Он просил дать Гранд-Флиту сорок лодок нового типа для беспрерывного выполнения вновь разработанных операций, а для службы у берегов оставить только старые лодки типа „*C*“.

Адмиралтейство не считало возможным сразу согласиться со столь решительным предложением и ответило главнокомандующему, что „подводные лодки составляют в настоящее время нашу главную защиту против всякого рода набегов“. Но оно, конечно, всемерно стремилось к тому, чтобы наилучшим образом использовать наши лодки в борьбе с подводной опасностью.

Сомнение вызывал лишь вопрос,—какая дислокация лодок более всего будет способствовать достижению этой цели. Следует ли, как предлагал главнокомандующий, сосредоточить их в Северном море для наступательных операций против выходящих из Гельголандской бухты и возвращащихся

обратно германских *U*, или же распределить их по портам, расположенным на западных подходах к Англии, для защиты торговли?

Наиболее авторитетные лица высказывались по этому поводу различно.

С первых дней войны наши дозорные лодки все время стерегли появление подводного противника и никогда не упускали случая его атаковать, если к тому представлялась хоть малейшая возможность. Однако, достигнутые результаты не говорили в пользу наступательных операций лодок против неприятельских *U*. Со дня открытия военных действий британские лодки 56 раз входили с ними в соприкосновение, 6 раз им удалось атаковать противника, но успешно только 3 раза. Эти цифры говорили за то, что в борьбе с подводной опасностью лодки вероятно принесут больше пользы отыскивая и наблюдая за *U*, чем пытаясь их уничтожить. Вопрос о том, могут ли лодки хотя бы с некоторым успехом защищать судоходство—тоже оставался открытым. Само собой разумеется, никто не предлагал пользоваться лодками в качестве конвоиров для торговых судов, но были предложения держать их для наблюдения за внешними подходами к W-у от Ирландии и о. Сцилли. По сравнению с дозорными противолодочными судами, лодка имела возможность дольше держаться в море, т. е. могла с большим успехом передвигаться из одного угрожаемого района в другой.

Когда Адмиралтейство составило свое мнение об обстановке, сложившейся к началу 1917 года на море, оно нисколько не сомневалось, что наши подводные флотилии могут быть использованы лучше. Но высшие руководители флота еще не присоединили своего голоса к тому или иному из существовавших по этому поводу противоположных мнений. Равным образом Адмиралтейство еще не нашло способа согласовать свои взгляды со взглядами главнокомандующего. Короче говоря, вопрос правильного стратегического и тактического использования подводного оружия в противолодочной борьбе решен не был.

4. Кроме того, Адмиралтейство обсуждало предложение, связанное с новым тактическим применением наших лодок, предусматривавшее использование их в роли „дальних конвоиров“ купцов („long-distance escort to merchantmen).

Даже в тех случаях, когда немецкие *U* удачно взрывали торговые пароходы, они обычно не сразу уходили, а оставались тут же с целью удостовериться в гибели своей жертвы, при чем почти всегда, подвергали осмотру шлюпки с пароходной командой и сплошь и рядом брали в плен капитанов. Вся эта процедура требовала времени, а следовательно, если за купцом в расстоянии 5—6 миль пойдет

одна из наших лодок, будут шансы, что неприятельская *U* подвергнется атаке, пока она еще держится у тонущего парохода.

Подобное предложение, как тактический опыт, представляет собою большой интерес, и если бы оно поступило тогда, когда Адмиралтейство вводило в действие систему конвоев, оно, вероятно привело бы к широким попыткам по использованию лодок для прикрытия групп торговых судов, следующих в строю.

Но оно не было широко проверено на практике, т. к. предусматривался лишь опыт с одной лодкой совместно с судном-ловушкой в центральной части Канала.

5. Среди длинного списка предложений по борьбе с подводной опасностью, поступавших в Уайтхолл [1]), было очень много совершенно несущественных. Большинство последних сводилось к различным средствам механического характера. Предлагалось красить мины в особый цвет, незаметный для неприятельских воздушных дозоров, снабжать индикаторные сети радиотелеграфом, снабжать суда-ловушки моторными спасательными шлюпками с торпедными аппаратами и т. п.

Взгляд Адмиралтейства на большинство предложений сводился к тому, что ни одно из них само по себе не являлось радикальным лекарством и что главное требование момента сводилось к увеличению противолодочного боевого материала, среди которого на первом плане стояли противолодочные бомбы. Большое количество бомб уже было заказано и Адмиралтейство ожидало, что в наступающем году их изготовление достигнет 1 500 штук в месяц. Такое количество давало возможность широко снабжать бомбами все суда, занятые противолодочной службой, и вселяло надежду, что с усилением их мощи неприятельские „*U*" будут в конце концов или побеждены, или настолько пострадают, что перестанут представлять собой опасность.

Другие меры, рассмотренные Адмиралтейством, как мы уже говорили, сводились к улучшению средств защиты торговых судов:

а) Значительное число мер предусматривало увеличение числа противолодочных средств. Делалось все, чтобы снабдить купцов большим числом пушек, дымовых аппаратов, а также особых тралов—так называемых параванов.

Все моряки сходились во мнении о необходимости вооружить максимальное количество торговых пароходов 4" и 6" орудиями. Проявленное моряками желание драться во чтобы то ни стало было естественно, однако, статистика говорила

---

[1]) Здание в Лондоне, где помещается Адмиралтейство. *Ред.*

за то, что этот метод начинает быстро терять свою действительность.

За кампанию 1915 года ни один вооруженный пароход не был утоплен германскими лодками и до августа 1916 года число жертв среди них было незначительно. Но осенние цифры потерь показывали, что командиры *U* сумели побороть опасность. В декабре 1916 года немцы пустили на дно двенадцать вооруженных купцов, а в январе 1917 года— двадцать.

Правда, из числа спасшихся от нападения пароходов, девять из десяти были обязаны спасению своей артиллерии. Но нельзя было забывать, что раз командиры неприятельских лодок, при условии ограниченной подводной войны, смогли в течение месяца уничтожить двадцать купцов, то надо было ждать, что при отсутствии ограничений и возможности атаковать без предупреждения они доведут цифру наших потерь до колоссальных размеров. Это в свое время и случилось.

б) Адмиралтейством была намечена также и полная реорганизация Дуврского сетевого заграждения. Проект заграждения появился на свет в самом начале войны. Вопрос о защите против лодок обсуждался в Адмиралтействе еще за несколько месяцев до ее начала, при чем тогда же предполагалось изготовить специальную сеть, которая спускалась бы со стального перлиня, удерживаемого на поверхности поплавками. Сеть должна была быть или неподвижной, опущенной до дна, или же буксироваться дрифтерами. Присутствие лодки должно было определяться дерганием поплавков. Руководивший в 1914 году операциями на бельгийском побережьи адм. Худ выдвинул план установки противолодочных сигнальных сетей (indicator nets) в Дуврском проливе и к февралю 1915 года в проливе работало 30 сетевых дрифтеров [1]). В дополнение к этой полуподвижной сетевой защите Адмиралтейство утвердило проект устройства там же постоянного бонового заграждения. Выполнение проекта потребовало громаднейшей работы и сопровождалось неимоверным расходом материалов, но не привело ни к каким результатам. После назначения на должность начальника „Дуврского патруля“ адм. Бейкона было окончательно решено отказаться от пользования боном. В течение зимы 1915 года пролив защищался лишь отрядами обороны, базировавшимися на Дувр, Кале, Булонь и Дюнкерк, и дрифтерами с их сигнальными сетями. Но вопрос заблокирования пролива каким либо противолодочным заграждением постоянного характера крайне заботил адм. Бейкона и в апреле 1916 года он установил вдоль бельгийского

---

[1]) См. том II, стр. 282.

побережья минные сети [1]). По курьезному совпадению германское правительство временно прекратило операции лодок против торговли как раз в период постановки сетей. В результате, ослабление активности лодок привело адм. Бейкона к мысли, что новое заграждение действует успешно; поэтому он решил установить минные сети также и поперек Дуврского пролива от South Goodwins до отмели Ruytingen. Однако свобода, с которой неприятельская Зеебрюгская подводная флотилия оперировала в Канале в течение осенних месяцев, и та легкость, с которой наши и неприятельские миноносцы проходили сети во время неприятельских набегов на Дуврский пролив, показывали, что новое заграждение не могло служить серьезным препятствием для немецких *U*.

Проблема заблокирования пролива, которую Адмиралтейство пыталось разрешить в 1914 году, к началу неограниченной подводной войны оставалась по прежнему открытой. Всякое новое предложение или совет для ее разрешения изучался Адмиралтейством самым внимательным и тщательным образом.

в) В списке оборонительных мер против германских лодок конвои стояли на последнем месте и уже одно это обстоятельство само по себе указывало, что конвоям не придавалось особенного значения. Во всяком случае Адмиралтейство не собиралось широко ими пользоваться и предполагало конвоировать лишь угольщики, плававшие между Францией и Великобританией. Занимавший в то время должность первого морского лорда адм. Джаксон полагал, что никакая форма океанских конвоев немыслима. „Ни союзники, ни нейтральные государства“, писал Джаксон „не в состоянии организовать конвойной службы даже для незначительной части своего судоходства“. К этому надо добавить, что морской генеральный штаб тоже был против какой либо системы океанских конвоев, считая, что группа пароходов представляет собой гораздо большую цель, чем одиночный пароход.

Подобные взгляды, конечно, не могли иметь решающего значения; они были лишь выражением того или иного личного мнения и только указывали на сложность момента. Но кризис, не имевший прецедентов в прошлом, мог требовать попыток, тоже не знавших примеров. Как уже говорилось, адм. Джеллико был озабочен до крайности положением дел. Адмиралтейство стояло под угрозой прекращения ввоза в страну продовольствия и вытекающими отсюда последствиями — необходимостью согласиться на неприемлимые мирные условия. Ему не оставалось другого выхода

---

[1]) См. том III стр. 292.

как продолжать искать способы подавить деятельность неприятельских подводных лодок.

Надо было, не колеблясь и не теряя ни минуты, заново пересмотреть весь вопрос в целом. Если выяснится, что применявшиеся до этого методы борьбы безусловно не приносят пользы, надо проверить на опыте все возможные новые методы. Никакое мнение, никакое предложение, касающееся противолодочной борьбы, не должно было остаться не рассмотренным.

III.

Проблемы подводной войны.

Невозможно в полной мере уяснить сложность обстановки и понять, насколько новы были все трудности, без тщательного изучения различных случаев подводной кампании.

Для этого надо остановиться на нескольких наиболее типичных случаях, т. к. иначе для полного рассмотрения всей деятельности противолодочных отрядов пришлось бы написать целую энциклопедию подводной войны. Выбрать наиболее типичные случаи из ряда других схожих друг с другом не представило особой трудности.

Внимательное их рассмотрение покажет, почему до известного момента наши операции против неприятельских лодок были столь неудачны и как беспристрастное изучение фактов привело к полной революции в методах борьбы, несмотря на противоречие этих методов с общепризнанными принципами.

3 сентября 1916 года, между 11 и 12 ч. дня, Адмиралтейство получило известие о появлении лодки между Beachy Head и мысом d'Antifer. В это время 3 эскадра линейных кораблей находилась в Портланде. При ней состояли миноносцы *Beaver*, *Druid*, *Forester*, *Hind* и *Hornet* из состава 1 флотилии и миноносцы *Manly*, *Mansfield*, *Melpomene* и *Miranda* 10 флотилии (Гарвичской); *Lark* и *Laurel* 9 флотилии (Гарвичской) стояли в Ширнессе. Адмиралтейство немедленно распорядилось приостановить всякое движение судов в «зараженном» районе, отправив нижеследующую телеграмму: „Никакие суда не должны следовать районом, ограниченным линиями, проходящими на S (ист.) от Донженесса и St. Alban Head. Суда, предполагающие следовать в указанный район или уже находящиеся в нем, должны быть задержаны или направлены в ближайший порт“. Транспортам, при которых находилась охрана, было разрешено не задерживаться в Портсмуте и выходить в море.

Через несколько часов последовало разрешение выходить под конвоем всем пароходам, направляющимся на W, при чем

старший морской начальник в Дувре должен был назначать конвой до Beachy Head, а главный командир Портсмута организовать охрану в пути от Beachy Head до St Alban Head.

В 3 ч. 45 м. поступило новое донесение. Миноносец № 5 из состава Ньюхавенского отряда в 1 ч. 15 м. дня встретился с лодкой и ее атаковал. Миноносец охранял путь между Гавром и Ньюхавеном и успел предупредить нападение на п/х *John Swan*, которого он в это время конвоировал. Последнее донесение вместе с полученными раньше говорило за то, что лодка двигается в западном направлении.

В 5 ч. 20 м. дня начальник морского генерального штаба адм. Оливер приступил к высылке в море наличных миноносцев. Так как перед этим им было приказано Тирвиту временно выделить в Портсмут для конвойной службы два миноносца, то теперь он сообщил место, где в последний раз была замечена лодка, телеграфируя, чтобы миноносцы выходили немедленно. В 7 ч. 30 м. в. *Lark* и *Laurel* отдали швартовы и пошли к Портсмуту в поисках лодки. Вследствие приказания придти в Портсмут к 4 часам дня 4 сентября, время поисков было ограничено. Шли они по отдельности и *Laurel* пришел около полдня, *Lark* около 2-х часов дня. Ни тот и ни другой присутствия лодки не обнаружили.

До 11 ч. утра 4 сентября дальнейших донесений о замеченной *U* не поступило и Адмиралтейство сочло возможным разрешить выход всех вооруженных торговых пароходов и каботажников, направляющихся на Ost. Движение пароходов на W, при условии следования их под охраной, было разрешено еще днем 3-го сентября. Таким образом в гавани были задержаны только невооруженные пароходы, которые должны были идти в восточном направлении.

Весь день 4-го сентября дул жестокий шторм и новых сведений о лодке ниоткуда получено не было. Адмиралтейство очень беспокоилось о стоявшем в Шербурге пароходе *Princess Victoria*, который 5 сентября с грузом золотых слитков должен был выходить в Америку, и приказало, чтобы его сопровождали *Lark* и *Laurel*.

Главный командир в Куинстоуне адм. Бейли выслал в море ловушки *Q-5* и *Q-7*. Первой предписывалось крейсеровать в Западном канале с 5 по 11 сентября а второй — с 7 по 18 сентября держаться между Ушаном и Финистерре. В 9 ч. веч. 3 сентября в море вышла и стоявшая в Портланде *Q-3*. В 9 ч. 20 м. утра 5 сентября командующий 3 эскадрой линейных кораблей адм. де-Робек прислав Адмиралтейство телеграмму, испрашивая разрешения выйти из Портланда в 6 ч. веч. Новых сведений о подводном про-

тивнике попрежнему не было и разрешение последовало [1]. Но как только Де-Робеку отправили ответную телеграмму, сведения поступили. Одна лодка появилась к S-у от St Alban's Head, а другая у французского берега между Гавром и мысом Барфлер. Дальнейшие донесения указывали на то, что первая из замеченных лодок прошла на NW и днем подошла к Portland Bill. Де-Робеку немедленно было приказано отменить выход и выслать свои миноносцы на поиски лодки, а Тирвиту выделить для этой цели лидер и четыре миноносца для поисков „в направлении на Портланд".

Для судоходства последовали новые распоряжения. Всем торговым судам, кроме транспортов с конвоирами, было воспрещено проходить район, ограниченный линиями, проходящими на S от Start Point и Beachy Head. *Lark* и *Laurel* получили приказание поступить на усиление Ньюхавенского отряда охранных судов.

К 6 час. веч. вышли в море 9 миноносцев эскады Де-Робека, а с рассветом 6 сентября лидер *Lightfoot* и четыре миноносца типа „L", высланные Тирвитом. Таким образом к полдню 6 сентября в Канале находилось 13 миноносцев.

Обстановка усложнилась тем обстоятельством, что накануне было обнаружено минное заграждение на торговом пути в Бристольском канале. Это известие в связи с различными донесениями, поступившими утром и днем 6 сентября, говорило за то, что две лодки, находящиеся в Английском Канале, следуют на W, по направлению Ушана, а третья держится у северного побережья Корнвалиса.

Не оставалось ничего другого как продолжать уже предпринятые поиски. Затем донесения прекратились, но не могло быть сомнения, что лодка, замеченная у берега Франции, продолжает оставаться поблизости от Гавра. Около 7 ч. вечера ее заметил у м. Барфлер и заставил погрузиться, миноносец Портсмутской флотилии *Spiteful*. Дальнейших оперативных распоряжений сделано не было, но невооруженные пароходы оставались в гаванях в течение целого дня. Позднее последовало распоряжение задержать выход всех торговых судов, шедших из Клайда, Ирландского моря, и Бристольского канала в порты, расположенные южнее Ушана.

Lightfoot со своими миноносцами подошел к мысу Hague в 5 ч. утра 7 сентября, после чего пошел на W. Предположение о движении лодок в западном направлении подтвердилось донесением с п/х. *Bengali*. Накануне ему удалось уйти от преследования лодки, которое началось к югу от Эдистонского маяка. Кроме того было получено сообщение

---

[1]) 24 августа 3-ья эскадра ушла в Портланд для артиллерийских и торпедных стрельб; постоянно она стояла в устье Темзы.

о потоплении п/х. *Heathdene* в 40 милях к S-у от мыса Лизарда.

Что же касается лодки, замеченной у французского берега, то она ночью, повидимому, перешла в английские воды, т. к. утром с поста St. Catherine дали знать о появлении *U* к югу от острова Уайта. Днем она вероятно прошла на W, а затем легла на обратный курс. Надо думать, что донесение о лодке, идущей Ost-ым курсом вблизи Portland Bill, которую там обнаружили поздно вечером, относилось не к ней, а к какой либо другой *U*.

Днем из Куинстоуна вышли для крейсерства в Канале еще три судна-ловушки — *Q-4*, *Q-8*, *Q-10*.

Гарвичские и портландские миноносцы целый день полным ходом рыскали в подозрительном районе, но безуспешно.

Рано утром 8 сентября поступило донесение от старшего морского начальника в Фальмуте о том, что вооруженный бриг *Helgoland*, на пути из Фальмута в Milford Haven, обстрелял накануне днем две неприятельские лодки у м. Лизарда, а также что одна *U* незадолго до этого была замечена на NW от Ушана.

Создавшаяся обстановка говорила за то, что одна из лодок, производивших за последние три дня нападения, находится на пути в Средиземное море, а другие две, повидимому, все еще продолжают оперировать в Английском Канале. Поэтому Де-Робеку было приказано оставить его миноносцы в море и продолжать поиски.

В 6 ч. веч. пароходное сообщение через Канал было восстановлено, но запрещение о невыходе пароходов направляющихся в Ost-ом и W-ом направлениях, осталось в силе. Поздно вечером не оставалось никаких сомнений, что в западном проходе находятся две лодки — одна в тридцати милях на SW от Portland Bill, вторая у Bishop.

Высланная накануне из Куинстоуна ловушка *Q-4* днем вступила в бой с неприятельской лодкой в 50 милях на NW от Ушана. Произошла отчаянная схватка, закончившаяся гибелью ловушки. Последняя встреча говорила о присутствии в Канале третьей *U* и ставила под сомнение предположение, что одна из лодок направляется в Средиземное море.

Было вполне естественно ожидать, что через несколько дней две, а быть может и три, *U* пойдут обратно через Дуврский пролив, в виду этого Адмиралтейство приказало выслать из Хумбера на усиление уже находящихся в море судов 4 миноносца 4-ой флотилии. Общее число судов, занятых в операции отыскания лодок, достигло цифры 24: 1 лидер, 17 миноносцев и 6 ловушек.

Потери в судоходстве продолжались до 13 сентября, при чем высланные против лодок суда встречались с ними до последнего дня.

12 сентября *Spitfire*, *Unity* и *Porpoise* обнаружили *U* на NW от Ушана и сбросили над ней несколько противолодочных бомб, но безрезультатно. Отвлечение миноносцев из мест их обычной стоянки продолжалось долго и после последнего набега лодок. Правда, *Lightfoot* 11 сентября был отозван в Портсмут для конвоирования через Канал линейного крейсера *Repulse*'а, но уже 14 сентября он снова пошел на поиски лодок и возвратился в Гарвич только 20 сентября. Миноносцы 4-ой флотилии пришли обратно в Иммингам 27 сентября. Миноносцы, состоящие при 3 эскадре линейных кораблей, вернулись к эскадре 17 сентября и на следующий день отконвоировали ее в Swin.

Если свести в таблицу и поставить в параллельные столбцы суда, занятые нападением на торговлю, и суда, занятые ее защитой, то получится любопытная картина.

В течение семи дней, две или три неприятельских подводных лодки оперировали в районе, который охраняли 49 эскадренных миноносцев, 48 миноносцев и 468 вооруженных мелких вспомогательных судов. За этот срок лодки подверглись самому энергичному преследованию 13-ти эскадренных миноносцев и 7-ми судов ловушек. Однако, несмотря на столь громадное численное превосходство, своих врагов лодки, не понеся никаких потерь, утопили более 30 британских и нейтральных коммерческих судов.

Подобная цифра прежде всего приводила к мысли, что все бывшие до сего времени попытки противолодочной борьбы, как наступательного, так и оборонительного характера, не только оказались недостаточными, но и совершенно недействительными. Поэтому в первую очередь надо было решить вопрос, годятся ли вообще применявшиеся до сих пор способы борьбы, или нет? Если годятся, то надо улучшить методы действий, если не годятся — надо немедленно их оставить и придумать что то новое. Предстояло не изменение тех или иных деталей, а принципиальное решение вопроса.

Если поступает донесение, что в известный момент подводный противник находится в точке *A*, то через определенный промежуток времени он должен будет находиться где то на дуге круга, проведенной из точки *A* как из центра радиусом, равным скорости его хода.

Для того, чтобы отыскать противника и принудить его к бою, необходимо покрыть весь район этого круга преследующими судами. Следовательно успех поисков будет зависить от величины того района, который надо будет занять.

Обычно, как только лодка начинала оперировать в наших водах, об ее присутствии и месте сначала сообщалось по радио или какими либо другими способами, а затем через день, два поступали более точные сведения, почерпнутые

из донесений капитанов атакованных судов или из опроса спасшихся.

В приведенном выше типичном случае береговые наблюдательные посты передавали в Адмиралтейство сведения о лодках исключительно быстро. Однако требовалось не мало времени, чтобы проверить сообщенные данные раньше, чем отдавать соответствующие распоряжения. Сравнивая записи в вахтенных журналах высланных для преследования лодок миноносцев с донесениями, поступавшими в Адмиралтейство, видно, что миноносцы никогда не поспевали придти в ту точку, где в последний раз видели лодку, иначе как с опозданием на 12 часов. Обычно же они запаздывали еще больше.

Оценивая ход лодки в $8^1/_2$ узлов, выходило, что момент прибытия миноносца в точку *A*, командиру последнего не оставалось ничего другого, как руководствоваться соображениями, что лодка должна находиться где то на дуге круга, радиус которого к этому моменту достигал 100 миль. Другими словами—ему предстояло обыскивать район свыше 30000 кв. миль. Конечно, приведенная цифра правильна только для открытого моря; в ограниченных водах, подобных восточной или центральной части Канала, район поисков был меньше. Но даже при самых благоприятных обстоятельствах проблема рационального развертывания сил, назначенных для преследования подводного противника, представляла собой неимоверно трудную задачу.

Было два способа для уменьшения затруднений: первый — ускорить получение и передачу сведений о лодках, и второй — сосредоточивать в больших количествах и лучше организованные противолодочные силы в тех районах, где в каждый данный момент можно ожидать появления *U*. Из них наиболее существенным представлялся первый, т. к. получение более ранних сведений уменьшало вероятный радиус передвижения лодки, а следовательно и район поисков. Достижения в этом направлении до известной степени дали бы нашей противолодочной кампании те же плюсы, которые были на нашей стороне при действиях против Флота Открытого моря. За все время войны обычно мы всегда имели возможность своевременно обнаруживать признаки предстоящего выхода германского флота и на этой возможности главным образом и держался успех наших операций в Северном море. Опыт показывал, что, когда сведения разведки запаздывали, мы или вовсе не встречали неприятельских сил, или встречали их при обстановке столь отличной от первоначальных предположений, что последствия встречи зависили только от случая. Короче говоря, главное затруднение представлял собою фактор времени. Легкость, с которой германские вспомогательные крейсера, несмотря

на выставленные адм. Джеллико дозоры, проходили в Атлантический океан, и безнаказанность набегов на Дувр показывали, насколько бесплодны должны быть наши операции в тех случаях, когда Адмиралтейство или местное командование будут вынуждены руководствоваться лишь запоздалыми сведениями. Операции же против германских лодок являлись лишним примером результатов такой тактики, которая основана не на верных сведениях, а на гадательных данных. Однако найти выход из положения было не легко. Нельзя сказать, чтобы вина падала на систему нашей разведочной службы; разведка всегда сообщала о нахождении *U* в море и временами даже точно указывала, где в данный момент она оперирует, но дальше этого дело не шло. Улучшить положение могло только какое то новое достижение науки, которое дало бы возможность применить более совершенный метод наблюдения за лодкой, находящейся в море. Люди науки верили, что можно изобрести такой аппарат, который позволит надводным судам узнавать о присутствии лодки с очень дальней дистанции. Если их надежды, пока не поздно, оправдаются, командиры противолодочных судов вздохнут свободнее и, приходя в район поисков, не будут столь беспомощными. Они получат те „уши“, которые избавят их от необходимости бесплодно рыскать по громадному водному пространству в надежде встретить врага, который в эту минуту быть может находится в 100 милях в стороне, или лежит под ними на дне!

Второй способ — сосредоточение в угрожаемом районе максимума противолодочных сил—затрагивал всю нашу систему обороны. Когда адм. Джеллико в бытность главнокомандующим Гранд-Флитом обратился ко всем офицерам вверенных ему эскадр и отрядов с предложением высказаться по вопросу о способах и средствах противолодочной борьбы, адм. Битти представил записку, обнаруживающую его исключительную дальновидность „Предложение высказаться“ писал он „несомненно укажет на какую-нибудь более, или менее полезную меру..., но успех этой меры будет зависить от способов ее применения“... Статистика говорит, что из 16 случаев обнаружения подводного врага атаковывать его удалось только один раз и что количество судов, принимавших непосредственное участие в преследовании замеченной лодки, никогда не превышало $^{1}/_{5}$ числа наличных в каждом данном случае противолодочных сил [1]). Подробные

---

[1]) Цифры, приведенные адм. Битти:

	Сентябрь	Октябрь
Число утопленных судов	61	45
Случаи обнаружения лодок	138	161
Случаи, когда лодки были атакованы. . .	8	10

цифры говорили за то, что существующая система, „основанная на использовании ограниченных в своих действиях определенным районом оборонительных отрядов, подчиненных отдельному начальнику и действующих разрозненно, в корне не верна. Поэтому адм. Битти считал необходимым объединить в руках одного начальника все противолодочные операции и подчинить ему все противолодочные отряды и суда, дабы дать ему возможность в нужную минуту сосредоточить их в угрожаемых пунктах в подавляющих силах.

Как мы уже указывали в начале главы, это предложение было единодушно принято всеми участвовавшими на совещании в Адмиралтействе и вылилось в назначение адм. Деффа.

IV.

Германская точка зрения на сопротивляемость Великобритании на море.

Когда адм. Дефф стал во главе дела противолодочной борьбы, торговые пути вокруг британских островов охранялись на основании ряда оперативных приказов, руководящий принцип которых сводился к тому, чтобы коммерческие суда следовали бы курсами по возможности проходящими внутри прибрежной зоны.

Контроль Адмиралтейства над судоходством главным образом касался судов, покидающих порты Соединенного Королевства, т. к. эти суда могли получать более подробные инструкции, чем выходящие из отдаленных заграничных портов. При выходе пароходов из того или иного английского порта соответствующий местный морской начальник имел из Адмиралтейства сведения, где в данное время находится замеченная неприятельская лодка, и мог дать капитану необходимые походные инструкции. С пароходами, следующими в Англию, вопрос обстоял гораздо сложнее. Обстановка в отечественных водах менялась каждый день, и район, который в день выхода какого-нибудь парохода из Америки мог смело считаться безопасным, оказывался к моменту его приближения к британским островам исключительно опас-

---

Кроме того, он приводил за этот же период цифры, показывающие результат системы «ограниченных оборонительных районов».

	В двух районах, в которых было известно, что лодки оперируют	В восьми районах, где не было известно, что лодки оперируют
Число утопленных судов	46	3
Случаи обнаружения лодок	101	10
Общее число судов, занятых оборонительной службой	89	348

ным. Поэтому торговое движение в Англию сразу же оказалось значительно более уязвимо и труднее для защиты, чем движение из Англии. Судам, входившим в Канал из Атлантического океана, предписывалось подходить к берегам Европы к югу от Ушана, а затем переходить к берегу Корнвалиса и следовать внутри прибрежной зоны. Суда, следующие в Ирландское море и в Тайн, должны были подходить к Ирландии у Skelligs, а затем пробираться под ее южным берегом. Судам, направляющимся в Бристольский канал, тоже надлежит идти до Tuskar'a под южным ирландским берегом, после чего прокладывать курс на побережье Валиса и следовать по назначению.

Судоходство из Соединенного Королевства направлялось по четырем главным путям: один проходил от Land's End'a мимо Ушана на юг, второй прямо на W от Сцилли, третий вдоль южного берега Ирландии до Skelligs и оттуда на W; а четвертый через Rathlin Sound к островам Tory и затем тоже прямо на W.

Поток судоходства, идущий к Skelligs, направлялся по Бристольскому каналу и побережью Валлиса к Tuskar'y. В дополнение к основным путям был установлен ряд смежных с ними путей, а также несколько соединительных путей по которым в случае нужды можно было направлять пароходы с одной из четырех главных артерий на другую.

Эта система преследовала цель по возможности сосредоточить движение уходящих и приходящих пароходов дальнего следования на охраняемых путях Бристольского канала и южного берега Ирландии.

Адм. Дефф решил оставить в силе существующий порядок. Давая свое заключение по поводу одного из многочисленных предложений, поступающих в Адмиралтейство по вопросам, связанным с противолодочной кампанией, он писал. „На переходе от Дувра до Land's End'a мы вынуждены рассчитывать главным образом на трауллеры...

„Кроме того надлежит пользоваться единым путем, проходящим в минимальном расстоянии от берега. Я надеюсь, что с прибытием необходимого числа трауллеров мы сможем организовать на этом пути противолодочный дозор, который окажется действительным. Есть все основания думать, что такой дозор из трауллеров, поддержанный в интервалах наилучшими из вооруженных яхт, а также несколькими судами „П“ и миноносцами, и работающий в тесной связи с воздушными разведочными силами, заставит неприятельские лодки быть осторожнее и они будут опасаться производить нападения в надводном состоянии“.

Однако Дефф не имел никаких иллюзий относительно проблемы борьбы с лодками у западного входа в Канал. Его записка заканчивалась следующими словами „Гораздо

более опасный и важный район представляет собою путь от Лизарда до Ушана, для которого необходимо еще до наступления весны организовать особый сильный дозорный отряд“.

Первой мерой Адмиралтейства являлась попытка сосредоточить торговое движение Канала на одном пути, который бы от островов Сцилли до устья Темзы проходил бы как можно ближе к берегу и непрерывно охранялся бы дозорными отрядами. Адмиралтейство надеялось, что это заставит противника „обратить всю его активность против наших дозорных сил, т. к. по середине Канала, исключая парусников, не останется никаких объектов для атак, и кроме того принудить немцев предпринять ряд заградительных подводных операций на установленном нами пути и увеличить минные постановки у выдающихся пунктов побережья“. В качестве контр-меры предполагалось держать у этих пунктов наиболее крупные снабженные радио-телеграфом, трауллеры и организовать специальный отряд тральщиков, который сразу бы очищал „проезжую дорогу“. Проект был разослан на заключение всех старших морских начальников южного побережья и получил с их стороны полное одобрение. В момент объявления немцами беспощадной подводной войны намеченный план фактически являлся одной из главных мер противолодочной борьбы в Канале.

Другой мерой, которой главнокомандующий придавал громадное значение, был проект заминирования Гельголандской бухты. В начале января он обратился в Адмиралтейство, доказывая необходимость выставить сплошной ряд глубоководных и мелководных заграждений вокруг Гельголандской бухты на дуге, проходящей от банки Rote Kliff до Ameland.

„Заграждение“ писал адм. Битти „должно охраняться высылаемыми время от времени отрядами легких крейсеров и миноносцев, а в промежутки между их походами—отрядами подводных лодок“.

Однако этот проект не мог быть выполнен, т. к. требовал 55 000 мин, которых не было. В конце концов было решено выставить несколько отдельных минных полей на дуге между Ameland и побережьем Шлезвига. Первые результаты не сулили успеха. В начале месяца было поставлено три минные поля: одно у Боркума, два других на WNW от Гельголанда.

В ночь на 25 января заградители *Princess Margaret* и *Wahine* заминировали очень большой район в центральной части бухты на WNW от Гельголанда. Одновременно подводная лодка *E-45* выставила ряд мин у северного выхода из бухты вблизи Lister Deep. В ночь на 1 февраля лидер *Abdiel* поставил мины на NNW от заграждения, поставленного *E-45*, в 15 милях к S-у от Horn Reefs.

На всех этих заграждениях погибло полдюжины немецких тральщиков, но ни одна *U* не пострадала. Заграждение обнаруживалось противником и очень быстро вытраливалось.

План использования против немецких *U* наших подводных лодок сулил наибольший успех в тесных водах Фландрской бухты.

За последние месяцы 1916 года активность неприятельских подводных заградителей чрезвычайно возросла и Гарвичу, расположенному напротив Зеебрюге, грозила наибольшая опасность. Поэтому в конце января 1917 года Адмиралтейство решило сформировать специальный подводный отряд из 8 лодок типа „*C*", базировавшихся на Гарвич, „для действий против неприятельских заградителей, оперирующих из Зеебрюге".

Главнокомандующий со своей стороны распределил подводные силы Гранд-Флита с расчетом постоянно держать дозор между Скагерраком и Long Forties, т. е. поперек пути германских лодок, следующих из Германии и возвращающихся обратно.

В последних числах января, накануне дня объявления Германией беспощадной подводной войны, представители Антанты собрались в Лондоне для обсуждения ряда морских вопросов. Открывая заседание, английский премьер-министр сказал:

„Я полагаю чрезвычайно важным, что мы без промедления собрались для обмена мнений, т. к. положение тяжелое и становится с каждым днем тяжелее. Не смотря на все усилия германского флота, мы в течениие двух с половиной лет держали в наших руках неоспоримое господство на море, но не подлежит никакому сомнению что вызов, брошенный союзникам, с каждым днем принимает, все более и более серьезное значение".

„Немцы поняли, какое грозное оружие представляет собой подводная лодка в деле уничтожения судоходства союзников и нейтральных государств. Каждый месяц количество утопленного тоннажа увеличивается в таких размерах, которые не могут не вызвать тревоги, и я опасаюсь, что потери еще увеличатся". Трудно было нарисовать более ясную картину обстановки и работы совещания (23 и 24 января) сосредоточились исключительно на вопросах подводной войны.

После длительной дискуссии было решено „отозвать из Средиземного моря, за исключением *Lord Nelson*'а и *Agamemnon*'а, все линейные корабли для укомплектования командами этих кораблей вступающих в строй легких крейсеров и миноносцев. Французы обязались в качестве компен-

сации Италии за отозвание наших линейных кораблей типа *Queen* постоянно держать линейную эскадру на Корфу. Отозвание линейных кораблей являлось самым решительным постановлением из всех остальных, принятых совещанием. Другие постановления касались лишь некоторых изменений деталей системы защиты торговли в Средиземном море. Наши и французские представители пришли к соглашению, что в западном бассейне Средиземного моря судоходство должно направляться по прибрежным путям, а в восточном надлежит придерживаться смешанной англо-французской системы защиты. Торговое движение из Салоник, Егейского моря и обратно было решено направлять по назначаемым время от времени меняющимся путям, а движение между мысом Бон и Порт-Саидом рассосредоточивать, как это делалось нами. В виду больших потерь на западных подходах к Каналу, имевших место в январе, Адмиралтейство обязалось усилить дозор у Ушана 12 траулерами.

Этим и ограничились последние мероприятия перед объявлением Германией неограниченной подводной войны

Объявление состоялось 31 января 1917 года и вошло в силу на следующий день.

В главе, посвященной германской морской политике, мы подробно разобрали ошибку тех лиц из состава германского правительства, в представлении которых подводная война против торговли являлась вопросом „чисто военным". Такое представление было, конечно, следствием их убеждения, что обстановка безнадежна. Они отказались считаться с моральными и политическими последствиями своего решения, т. к. видели спасение только в одном направлении. А моральные последствия они вообще скидывали со счета, политические же ощутились не сразу, а лишь через некоторый промежуток времени, и только до известной степени.

Уничтожение тоннажа, постройка подводных лодок и морская торговля Великобритании—вот те данные, на которых германское морское и сухопутное командование основывало свое решение. Остального для них не существовало.

Их решение было ошибочно, т. к. вытекало из неверных предпосылок—невольных, а может и умышленных—но оно было неизбежным результатом логики немецких военных авторитетов, считавших эту логику безупречной.

Нельзя правильно судить об их ошибке, не уяснив себе предварительно того влияния, которое оказал на них и на людей с их взглядами меморандум Хольтцендорфа. В меморандуме подробно описывались успехи в борьбе против морской торговли и приводились сравнительные цифры достигнутых и ожидающихся результатов.

Хольтцендорф рисковал поражением, но и мы тоже; если мы могли делать героические усилия, то и наши противники могли последовать нашему примеру. В этом отношении Хольтцендорф был до известной степени прав. Его расчеты были следующие: статистика показывала, что размер британского тоннажа, вошедшего и покинувшего порты Соединенного Королевства в 1916 году равнялся $6^3/_4$ миллион. тонн, а нейтрального — 3 миллионам тонн, при чем было известно, что Англия кроме того имеет в своем распоряжении захваченные в начале войны неприятельские пароходы общей вместимостью в 900000 тонн. Таким образом Англия питалась и снабжалась при посредстве $10^3/_4$ миллион. тонн отечественого и нейтрального судоходства. При условии неограниченных операций и возможности топить пароходы без предупреждения германские лодки могли уничтожить 600 000 тонн в месяц. Кроме того надо учитывать, что с объявлением беспощадной подводной войны $^2/_5$ нейтрального судоходства, занятого доставкой грузов в Англию, прекратит мореплавание. Поэтому, через пять месяцев Великобритания безвозвратно потеряет 39% тоннажа, необходимого для подвоза жизненных припасов. Таких потерь достаточно, чтобы страна не выдержала. Но помимо потерь от подводных лодок будут и другие потери в судоходстве, связанные с различными случайностями. Так например, неурожай в Америке и Канаде оттянет в Австралию не менее 750 000 тонн. А бездеятельность нейтрального судоходства частично закроет торговые пути из Скандинавских стран в Англию и сильно сократит снабжение ее жирами и маргарином. Меморандум Хольтцендорфа, испещренный всевозможными статистическими и цифровыми данными, заканчивался следующими словами: „На основание всего вышеизложенного я прихожу к заключению, что своевременно начатая неограниченная подводная война, еще до начала сбора урожая 1917 года, т. е. до 1 августа приведет нас к миру. Разрыв с Америкой мы должны принять как неизбежный фактор, но другого выхода нет. Несмотря на опасность разрыва, только немедленная неограниченная подводная война даст нам победоносный мир“.

Ошибочное основание, на котором построил свои доводы начальник германского морского генерального штаба, его неверные предпосылки и неверные выводы много месяцев спустя, раскрыл Эрцбергер в своей жестокой критике деятелей германской империи.

Оставляя в стороне все сказанное Эрцбергером, мы можем ограничиться только беглым обзором фактов подводной войны, т. к. именно на них Хольтцендорф, Шеер и Людендорф и строили свою уверенность в конечной победе.

V.

Достижения подводной кампании немцев за период с 1914 по 1917 год.

В феврале 1917 года германское правительство располагало 111 годными для активных операций подводными лодками. Из них 49 лодок базировались на порты Северного моря, 33 на Зеебрюгге и Остенде, а 24 на порты Балтийского моря [1]). Из этого общего количества в каждый данный момент в море находилась одна треть (от 35 до 40 лодок).

Германская программа подводного судостроения сильно страдала от той политической неуверенности, с которой была связана подводная кампания. С сентября 1915 года до мая 1916 года были заложены только малые подводные заградители. Но в мае положение изменилось, германское морское министерство, повидимому, решило приступить к интенсивной постройке лодок. Заводы получили заказ на 34 лодки большого водоизмещения, 800 тонных и 1 500 тонных. Когда в феврале 1917 года состоялось объявление неограниченной подводной войны, при участии всех крупнейших судостроительных заводчиков была разработана новая более широкая программа.

За истекший год британские морские силы уничтожали от одной до двух *U* в месяц и германское правительство имело все основания предполагать, что поступление новых лодок будет значительно превосходить потери.

Успехи, достигнутые лодками с момента объявления войны, говорили и за конечный успех дела. С августа 1914 года они уничтожили 24 военных корабля, включая в это число и вспомогательные суда, и заставили изменить существующие в то время тактические правила и наставления. Гранд-Флит смог выходить в море не иначе, как под охраной ста миноносцев, и ни один большой корабль (capital ship) не смел покинуть гавани без противолодочной завесы. Кроме того немецкие *U* так стеснили движение наших эскадр и отрядов, как никогда ни один из наиболее дальновидных и авторитетных моряков не мог себе и представить. После операции 19 августа адм. Джеллико решил, что для его грандиозного флота сверх-дредноутов, из которых каждый мог пройти без возобновления запасов топлива несколько тысяч миль, далеко небезопасно предпринимать длительные походы к югу от Доггер-банки. Адмиралтейство не могло не считаться с фактами и согласилось, что Гранд-Флит должен входить в южную часть Северного моря только в том случае, если германское командование поручит Флоту

---

[1]) Michelsen, Der U-bootskrieg 1914—1918 стр. 183.

Открытого моря производство каких-то совершенно новых операций, отличных от тех, на которые он до сих пор отваживался. Но даже сохраняя за Гранд-Флитом это право, Адмиралтейство все же расписывалось в некотором ограничении нашего господства на море, ограничении, которому мы были обязаны исключительно только неприятельским подводным лодкам.

Если бы Джеллико имел против себя одни лишь линейные эскадры Шеера, он никогда бы не пришел к убеждению, что часть Северного моря таит в себе такие опасности, что входить туда можно лишь при совершенно исключительных обстоятельствах.

Неожиданный успех подводного оружия надо учитывать в одинаковой мере как в отношении его влияния на войну на море вообще, так и в отношении тех или иных его случайных последствий. Среди последних особенно ярко бросается в глаза то обстоятельство, что борьба с лодками заставляла сосредоточивать против них непропорционально большое количество судов на сравнительно малых участках водного пространства. Если составить список так называемых „повседневных“ операций (routine operations) и проставить число охранных судов, которые требовала каждая из них, то будет видно, как день за днем подводная опасность поглощала все больше и больше сил.

Другим разительным доказательством успехов германских *U* явилась необходимость отвлечь громадное количество судов от их непосредственного назначения специально для противолодочной борьбы. В феврале 1917 года в нее оказались вовлеченными все английские тральщики, все вспомогательные суда, все подводные лодки и две трети миноносцев. Язык цифр лучше всего поможет уяснить все значение этого факта.

В Отечественных водах и в Средиземном море против лодок действовало 3 000 миноносцев и вспомогательных судов; следовательно, каждая неприятельская лодка отвлекала на себя 27 судов. Несмотря на столь громадное количество противолодочных сил, начиная с января 1916 года им удалось уничтожить только 7 германских *U*.

За год произошло 100 случаев столкновений английских дозорных судов с лодками. Таким образом в случае столкновения командир лодки имел шансы уйти 1 против 14. Однако, один из этих случаев наглядно показал, что шансы уйти будут не уменьшаться, а увеличиваться. Днем 11 июля три трауллера *Onward*, *Era* и *Nellie Nutten*, находясь в дозоре в 120 милях к Ost-у от Girdleness, заметили лодку. Не поспели они открыть огонь, как появилось еще три *U*. Перевес в силах сразу же оказался на стороне противника. Бой с очевидностью выяснил, что трехфунтовки трауллеров

не могут состязаться с артиллерией лодок. Немедленно был разработан план перевооружения всех траулеров, но, конечно, все намеченные мероприятия сводились к паллиативам. Задача так переворужить трауллеры, чтобы каждый из них был сильнее хотя бы одной лодки, была недостижима.

Кроме того, этот бой привел к мысли, что недалек тот час, когда противник введет такие же улучшения в конструкцию и вооружение своих лодок, что в один прекрасный день значительная часть наших противолодочных сил окажется бесполезной. При чем бесполезными окажутся не только трауллеры, но мины и заграждения, с которыми столь тесно связана деятельность трауллеров.

Осенью 1916 года нам особенно пришлось почувствовать то давление, которое германский подводный флот оказывал на наши эскадры. Датское правительство начало опасаться, что немцы под влиянием последствий блокады сделают попытку вторжения в Ютландию для увода скота и вывоза сельскохозяйственных продуктов, и в октябре приступило к пересмотру существующих планов обороны страны. Британский кабинет тотчас поручил Адмиралтейству и генеральному штабу рассмотреть вопрос о той помощи, которую мы в случае нужды сможем оказать датчанам. Однако, заключение, к которому пришло наше правительство после получения соединенного доклада морских и сухопутных штабов, сводилось к тому, что по причинам исключительно морского характера мы не можем оказать Дании почти никакой помощи: „Путь, по которому должны будут итти в Данию транспорты“, говорилось в докладе,—„проходит в 200 милях от главной германской морской базы, откуда в любое время могут выйти все силы неприятельского флота. Для защиты коммуникационных путей британскому флоту придется постоянно находиться в море в подавляющих силах. Надо ожидать, что неприятель не преминет полностью использовать свои лодки, из которых не менее двадцати он всегда может держать в Северном море для нападения на наши отряды прикрытия и транспорты. В результате мы понесем тяжелые потери от подводных атак, а нам не представится случая нанести соответствующий удар противнику“... Бросая взгляд назад и вспоминая те времена, когда британский флот так надежно поддерживал силы коалиции, боровшиеся против Директории и Империи, а также продолжительный период мира царствования королевы Виктории, когда тот же флот оказывал столь могущественное политическое влияние в отдаленнейших государствах, невольно поражаешься происшедшей переменой. Заключение британского правительства служит наилучшей иллюстрацией этой разительной перемены, причиной которой были только подводные лодки.

В войне на испанском полуострове линия сообщений Великобритании с Испанией проходила ближе к Бресту, чем та же линия между Великобританией и Данией от Киля или Вильгельмсгафена!

Надо полагать, что результаты последних восьмимесячных подводных операций считались германскими военными деятелями весьма многообещающими. Со времени потопления п/х. *Sussex* деятельность командиров германских лодок против торговли была сильно ограничена. Официальный апологет подводной войны кап. 1 р. Михельсен называет этот период „мертвым“. Мы с этим согласиться не можем и считаем его чрезвычайно важным. Осенью 1916 года Хольтцендорфу удалось убедить Шеера начать приостановленные им ограниченные подводные операции и мы понесли значительные потери. Результаты этой фазы подводной кампании нельзя обойти молчанием, т. к. они сыграли очень большую роль в вопросе возобновления неограниченной подводной войны. Общее количество уничтоженного тоннажа неудержимо возрастало: в июне 1916 года английское и нейтральное судоходства потеряли 108 885 тонн, а в январе 1917 г.—368 521 тонн. Достигнутыми успехами противник был обязан увеличению активности лодок в Английском Канале и на западных подходах к британским островам [1]). В этих районах неприятельские *U* оперировали почти, что безнаказанно [2]), при чем следует иметь в виду, что именно здесь, т. е. в самой гуще судоходства, успехи имели особенно важное значение в глазах немцев. Их лодки в течение нескольких месяцев держались в Канале и на западных подходах и нанесли тяжелые потери английскому и французскому судоходству, действуя при этом в соответствии с установленными ограничительными правилами. Без предупреждения пароходы не топились.

Последнее обстоятельство и являлось одним из главнейших аргументов морского генерального штаба в пользу неограниченной подводной войны. Если лодки при условии ограничения их деятельности смогли утопить 350 000 тонн в месяц, то неужели при отсутствии ограничений они не смогут довести потери до 600 000 тонн—числа, фатального для Великобритании?

---

[1]) Fayle, *Seaborne Trade*. Vol III стр. 465.

[2]) За сентябрь, октябрь, ноябрь и декабрь в районе Канала произошли следующие столкновения английских и французских дозоров с германскими лодками.

В сентябре: 3—два у Лизарда одно у Start Point.

» октябре: 7—два у Лизарда, два у побережья Ирландии и три в Канале.

» ноябре: 3—все в Канале.

» декабре: 8—четыре в треугольнике Лизард-Ушан-остр. Сцилли, два у Портланда, одно в Бристольском канале и одно в Канале Св. Георгия.

Все расчеты Хольтцендорфа на победу основывались именно на этом соображении.

Кроме того осенняя кампания выяснила, что противолодочные заграждения в Дуврском проливе далеко не оправдали ожиданий и не мешали выходам лодок Фландрской флотилии. Все пароходы, утопленные в восточной части Канала, и значительная часть утопленных в западной его части были взорваны германскими *UB* и *UC*, базировавшимися на Зеебрюгге. В октябре в Канале погибло 70 000 тонн и хотя в течение двух последующих месяцев эта цифра несколько снизилась, она тем не менее до конца года держались несколько выше 50000 тонн. Активность неприятельских фландрских подводных заградителей тоже усилилась. Кривая потерь судоходства от мин неизменно подымалась вверх. В октябре на минных заграждениях погибло 37 525 тонн.

Объявление неограниченной подводной войны совпало с очень трудным периодом для Великобритании и Франции. В Салониках, Египте и в Восточной Африке находилось свыше 770 000 английских и французских войск.

Все их снабжение текло по путям, проходившим в районе операций германских лодок, а маршевые пополнения наших колониальных частей следовали во Францию через Бискайский залив и западную часть Канала. Отвлечение значительной части торгового пароходства для чисто военных целей уже сильно сказывалось на торговле и немцы имели все основания считать, что в случае успеха нападения на судоходство, занятое военными перевозками, они нанесут громадный вред нашим экспедиционным армиям. Помимо этого, противник имел все данные думать, что его лодки неуязвимы. В борьбе с подводной опасностью нами употреблялись противолодочные бомбы, сети всевозможных сортов, глубоководные минные заграждения, различные подвижные и постоянные пловучие препятствия, суда ловушки, особые дозоры „охотников за подводными лодками“, сформированные из миноносцев и судов „П“, и, наконец, наши подводные лодки. Кроме того все прибрежные пути беспрерывно охранялись значительным количеством траулеров и дрифтеров. Однако список потерь, понесенных судоходством за истекший год, говорил за то, что все вместе взятые нами меры далеко недостаточны и ни один из существующих методов борьбы не сулит надежного успеха.

Немцы за этот период потеряли 25 лодок, но такая цифра, конечно, не могла играть роли, тем более, что пять лодок погибло от случайных причин, а четыре в Черном море, где они или взорвались на русских заграждениях, или были уничтожены русскими миноносцами [1]). Британский флот

[1]) Таблица потерь, составленная на основании данных Адмиралтейства и приводимая в книге Михельсена, представляется в следующем виде:

мог с уверенностью считать, что им уничтожено за год не более 18-20 лодок; иначе говоря—в два месяца уничтожалось от трех до четырех лодок. Подобные красноречивые цифры говорили за то, что пока еще противолодочная борьба не может влиять на ход подводной кампании противника.

VI.

Начало неограниченной подводной войны. Нападение на Дуврский пролив.

С точки зрения немцев, неограниченная подводная война началась весьма успешно. За первую неделю февраля в Канале и на западных подходах было утоплено 35 британских и иностранных пароходов [1]). Адмиралтейство немедленно усилило противолодочные отряд в Куинстоуне четырьмя миноносцами с Гранд-Флита [2]) и 10 флотилией канонерок [3]), базировавшейся на Хумбер [4]). Но миноносцы очень скоро оказались поглощенными конвоированием пароходов до охраняемого пути и у адм. Бейли для непосредственных операций против лодок снова остались одни только суда-ловушки. Однако в этот момент нельзя было думать о выделении в западный район дополнительного числа миноносцев и других мелких судов. На состоявшемся в Ро-

---

Потери от случайных или неизвестных причин.	Потери от миноносцев и дозорных судов.	Потери от судов-ловушек.	Потери от подводных лодок.	Потери от мин.
UC - 12	*UB - 26* (бомбы).	*U - 68*	*U - 51*	*U - 10*
UB - 7	*UC - 3* (сети).	*UB - 19*	*UC - 10*	*UB - 46*
U - 20	*UB - 3* (бомбы).			*UB - 45*
UB - 15	*U-74* (арт. ог).			*UC - 15*
UC - 5	*UB - 44* (сети и бомбы).			
	U-56 } русские дозорные суда.			
	UC-13 }			
	UC-19 }			
	UC-29			
	UB-13 (сигн. сети и бомб).			
	U-77 (арт. ог.).			
	U - 7 (бомбы).			

[1]) См. карту 11.

[2]) *Magic* 34 узла 1042 т. 11 флотилии.
Peyton „ 1021 „ 14 „
Parthian „ 1025 „ 15 „
Narwhal „ 1032 „ 12 „

[3]) В нашей терминологии они иногда называются шлюпы. *Ред.*

[4]) *Alyssum, Gladiolus, Poppy, Buttercup, Mignonette, Rosemary*—17 узлов II-4" орудия 1250 т.

зайте 15 февраля совещании главнокомандующий доказывал, что дальнейшее ослабление его минных флотилий будет чревато опасными последствиями, и очень беспокоился, чтобы Адмиралтейство не отвлекло части легких эскадр Гранд-Флита для каких либо операций в южной части Северного моря. Занимавший в то время должность первого лорда Адмиралтейства Карсон, повидимому, согласился с доводами Битти. Политика сосредоточения судоходства вокруг британских островов на прибрежных охраняемых путях продолжалась. На совещании, состоявшемся в Адмиралтействе 19 февраля, было принято решение об удлинении установленного в первые дни войны между Темзой и Хумбером так называемого „военного прохода“ (*war channel*) до устья Тайна. Одновременно были сделаны распоряжения об обстановке этого прохода буями и приняты меры, чтобы торговые пароходы неуклонно его придерживались.

К концу месяца немцы решили предпринять из Зеебрюгге новую операцию против Дуврского пролива. Со времени их первого набега, в октябре, силы адм. Бейкона были увеличены и реорганизованы. В ночь на 25 февраля в Дувре стояли: 2 легких крейсера, 2 лидера, 12 миноносцев типа „*L*“, 4 типа „*H*“, 1 типа „*I*“ и миноносец *Viking*, а также 2 монитора. Кроме того в распоряжении Бейкона находилось довольно значительное число старых миноносцев и судов „П“, но они были заняты конвойной и дозорной службой и не входили в состав ударного отряда. Легкие крейсера *Conquest* и *Active* с миноносцами *Porpoise*, *Paragon*, *Unity* и *Ambuscade* стояли на якоре на рейде Downs у Deal, при чем северный и южный входы на рейд охранялись мониторами *Erebus* и *Terror*. Лидеры *Broke* и *Faulknor* с девятью миноносцами стояли в самом Дувре, а пять миноносцев типа „*L*“—*Lance*, *Landrail*, *Lochinvar*, *Laverock* и *Laurel* находились в дозоре в проливе.

Система дозора к этому времени была изменена: у заграждения стояло пять новых больших светящихся буев (№№ 5А, 7А, 9А, 11А и 13А) и при каждом из них миноносец, ответственный за район в 5 миль на SW от своего буя [1]). (См. карту 2).

На этот раз план немцев предусматривал одновременное нападение на пути между Англией и континентом, на рейд Downs и на дозоры, охраняющие заграждения.

Для выполнения первой задачи высылалась к Маасскому плавучему маяку 2 Зеебрюггская полуфлотилия (2-я „Z“). 1 полуфлотилия (1-я „Z“) в составе *G-95*, *G-96* *V-67*, *V-68*

---

[1]) Немцы присвоили новым буям нумерацию от 1 до 5. В ночь на 25 февраля у буя № 5А находился *Lance*, у № 7А—*Landrail*, у № 9А—*Lochinvar*, у №11А—*Laverock* и у № 13А—*Laurel*.

и *V-47* под командной кап. 2 р. Альбрехта должна была напасть на Downs, а 6 флотилия—лидер *S-49* и миноносцы *V-46*, *V-45*, *G-37*, *V-44* и *G-86*, под командой кап. 2 р. Тиллесена, на суда, охраняющие заграждения.

Между 6 и 7 ч. вечера в ночь с 25 на 26 февраля немецкие отряды вышли в море.

Погода стояла тихая, но облачная. Молодой месяц скрывался за тучами и ночь была темная. В 10 ч. 30 м. в. командир *Laverock*'а, следуя NO-ым курсом и находясь в $3^1/_2$ милях на SW от буя №11А, заметил слева по носу силуэт миноносца, идущего в SW-ом направлении. Через минуту, другую миноносец сделал красную вспышку.

Повидимому это был головной миноносец флотилии Тиллесена, которая только что прошла центральную часть заграждения. Немцы обнаружили наш миноносец несколькими минутами раньше, но не открывали огня, ожидая пока расстояние не уменьшится до минимума, а затем засыпали снарядами палубу *Laverock*'а

Однако, командир последнего, лейт. Бинмор, твердо решил не терять связи с противником; положив руля, он прорезал строй концевых немецких миноносцев и лег на параллельный им курс. Результат этого маневра служит ярким примером той путаницы, которая всегда возможна в ночной операции Когда начальник неприятельской флотилии, разойдясь с *Laverock*'ом контр-курсом, увидел его с противоположной стороны, идущего так же, как и он сам, S-м курсом, то ему показалось, что идет не один, а три миноносца, и Тиллесен думал, что он ведет бой с целой английской флотилией. Надо полагать, что *Laverock* стрелял чрезвычайно быстро и метко, т. к. Тиллесен так и не понял своей ошибки и около 10 ч. 40 м. повернул на N-ый курс. Бинмор заметил поворот и повернул за немцами, но он знал с кем имеет дело; Тиллесен же думал, что идет за отрядом британских миноносцев, направляющихся к берегу Франции. Около 11 ч. вечера противники потеряли соприкосновение и немцы перешли обратно линию заграждения. Перехватив радио *Laverock*'а с донесением о случившемся, Тиллесен решил, что внезапность плана нарушена, и пошел прямо в базу.

Остальные наши миноносцы типа *L* оставались на своих местах. Донесение командира *Laverock*'а было получено адм. Бейконом в Дувре около 11 ч. в. и он приказал выходить всем стоящим в гавани миноносцам. Но раньше, чем они поспели выйти, отряд кап. 2 р. Альбрехта произвел нападение на якорную стоянку в Downs.

Каждую ночь ко входу в Северный проход высылались вооруженные дрифтеры, которые расставлялись на линии от North Foreland до плавучего маяка North Goodwins. В 11 ч. ближайший к берегу дрифтер *John Lincoln* заметил мори-

стее себя, в миле расстояния, отряд миноносцев, идущих N-м курсом. Дрифтер немедленно сделал сигнал тревоги, пустив ракету. Почти одновременно немцы открыли огонь и выпустили несколько снарядов по местности вокруг радиостанции в North Foreland, а затем на короткое время перенесли огонь на Margate и Westgate.

Через двадцать минут стрельба прекратилась и неприятельские миноносцы повернули на NO. Как только на *Porpoise*—флагманском миноносце дивизиона—заметили зеленую ракету, командир дивизиона приказал своим миноносцам немедленно сниматься с якоря. Легкие крейсера и миноносцы прошли Gull в 11 ч. 17 м., а в 11 ч. 40 м. в. миновали буй Elbow. Однако, они не встретили в море никого, хотя временами и должны были быть поблизости от *V-47* и *V-67*, которых Альбрехт весьма неразумно выслал к Elbow и которые оставались у Gull и Elbow почти час. Дуврские миноносцы во главе с *Viking*'ом вышли из гавани в 11 ч. 20 м., имея приказание занять дозор между South Foreland и Кале. В 11 ч. 35 м. начальник Дуврского отряда кап. 1 р. Витхерс получил приказание идти к Ramsgate. В полночь он был отозван, т. к. ни одно из английских судов не обнаружило никаких признаков неприятеля в районе Gull—Elbow и впечатления адм. Бейкона сводились к тому, что немцы окончательно отошли.

Донесение, полученное Адмиралтейством от Бейкона, не сопровождалось никакими комментариями. Краткость обстрела и быстрота, с которой противник отошел, определенно говорили за то, что немцы знали о значительных силах, охранявших Дуврский пролив. Конечно, они всегда могли возобновить попытку нападения, но бесплодность последней операции показывала, что „игра не стоит свеч“: Дуврский пролив и рейд Downs охранялись надежно.

Уверенность в безопасности столь важных пунктов наших морских сообщений давала не малое удовлетворение, но все же февраль—первый месяц неограниченной подводной войны—закончился при достаточно мрачной обстановке. Расчеты Хольтцендорфа как будто оправдывались. Нейтральные торговые суда прекратили мореплавание в Северном море; норвежские, датские, голландские и шведские пароходы приостановили выход в море; стоявшие в Англии нейтральные суда отказывались покинуть гавани.

С чисто военной точки зрения беспощадная подводная война грозила не менее серьезными последствиями. С самого ее начала было совершенно ясно, что на западных подходах к британским островам создается главный театр операций против судоходства. Здесь сходились океанские торговые пути и пароходы, выходящие и входящие в Канал, волей неволей скапливались в одном месте, вынужденные следо-

вать определенными курсами. Применявшийся с успехом в Средиземном море метод „рассосредоточения“ здесь применяться не мог. Район западных подходов являлся тем фокусом, избежать который было немыслимо; охранять же столь обширный район было невозможно. Первого февраля, т. е. в день начала неограниченной подводной кампании, на западных подходах оперировало 5 немецких лодок и их распределение не оставляло сомнений, что германский морской генеральный штаб прекрасно осведомлен об установленных нами торговых путях. Одна большая *U* держалась у Mizen Head и атаковывала все суда при подходе их к южному берегу Ирландии. Вторая крейсеровала между Mizen Head и островами Спилли, нападая на суда, избегавшие прибрежного пути. Третья оперировала к W-у от Спилли, а четвертая у Trevose Head, т. е. непосредственно на охраняемом пути, проходившем вокруг Бристольского Канала, на котором сосредоточивалось значительное количество судоходства Атлантического океана. Пятая лодка—одна из *UC*—находилась в Канале между Портсмутом и Гавром. Это распределение оставалось без изменения в течение всего месяца, но соотношение между *U* и *UC* менялось. Общее количество лодок иногда достигало восьми, что пропроисходило, когда проходили лодки, идущие в Средиземное море.

Подводная деятельность противника вызывала самые разнообразные причины для беспокойства. Базировавшиеся на бельгийское побережье *UC* в феврале проникали через Дуврское заграждение без всяких затруднений. Бон, начатый постройкой в сентябре 1916 года, закрывал теперь весь вход в Дуврский пролив и тянулся от South Galliper до West Dyck. Однако нельзя было не признать, что затраченная грандиозная работа и масса материала пропала даром. Но еще хуже было то, что командиры немецких лодок доказали возможность безнаказанно оперировать в непосредственной близости от тщательно охраняемых дозорами путей. Опасность грозила тем основам, на которых зиждилась вся система нашей защиты торговли.

Одна из больших *U*, оперировавшая в районе Бристольского Канала, не только не была атакована дозорными судами, но и вообще не встретила никаких препятствий с их стороны. 11 и 12 февраля лодка типа *UC* крейсеровала в Канале и свободно топила проходившие пароходы с внешней стороны того пути, который только что распоряжением адм. Деффа был усилен дозорными судами.

Это обстоятельство приводило к весьма печальному выводу о бесплодности попыток мелких противолодочных судов, так называемых „комаров“ („mosquito craft“), не только защитить судоходство, но даже и отогнать лодки от торго-

вых путей. А это говорило за то, что вся наша система сосредоточения судоходства на определенных путях не верна. Но особенно зловещим представлялась та свобода, с которой оперировали лодки, не только не рискуя быть уничтоженными, но даже и не рискуя быть принужденными к бою. За месяц в отечественных водах произошло тридцать девять случаев встречи неприятельских *U* с английскими дозорными судами и только в трех случаях лодки были утоплены.

Таким образом, не говоря уже о том, какую трудную задачу представляло собою отыскание лодки и принуждение ее к бою, даже в случае успешной встречи подводный противник имел 13 шансов против одного за то, чтобы благополучно уйти.

Из трех утопленных *U* две были уничтожены в Северном море и только одна в районе западных подходов [1]. Подобные потери противника конечно не могли повлиять на ход подводной кампании. Однако, один из случаев, имевший место на западных подходах, заслуживает подробного описания. Он служит наглядным примером не только тех чрезвычайных усилий и громадной выдержки и дисциплины личного состава, которые требовались для того, чтобы принудить к бою и уничтожит одну единственную лодку, но также и свидетельствует о том, насколько усложнилась наша задача с переходом противника от ограниченной подводной войны к неограниченной.

9 февраля 1917 года адм. Бейли донес Адмиралтейству о намерении выслать одну *Q* [2]) к северному берегу Ирландии, одну внутрь треугольника — острова Сцилли — Tuskar—Blaskets, а все остальные к S-у и к W-у от Ирландии. Среди командиров, посланных на западные подходы, находился кап. 2 р. Гордон Кэмпбелль, имя которого еще не упоминалось в нашем труде, но который очень скоро сумел заслужить блестящую репутацию среди личного состава судов-ловушек. Его методы действий отличались исключительной смелостью и простотой. Ловушка, которой он командовал—*Q-5*, бывший угольщик *Farnborough*, была укомплектована офицерами и командой из состава торгового флота, при чем Кэмпбелль сумел в отношении выдержки и знания дела натренировать их до высокой степени совершенства. Тактика *Q-5* сводилась к тому, чтобы при встрече с лодкой изобразить из себя настоящего мирного нейтраль-

---

[1]) В феврале противник потерял:
UC-39 8 февраля миноносцем *Thrasher*'ом, у Flamborough Head.
UC-46 8 февраля миноносцем *Liberty* у входа в Дуврский пролив.
U-83 17 февраля миноносцем ловушкой *Q-5* у берегов Ирландии.
UC-32 23 февраля. взорвалась на минах у Сундерланда.

[2]) Англичане их всегда называли суда-ловушки *Q Ред.*

ного купца, плохо разбирающего сигналы и не могущего оказать лодке никакого сопротивления. С открытием лодкой огня команда бросала пароход и, разыгрывая обычную в таких случаях сценку паники, садилась в шлюпки. Командир же и несколько человек артиллерийской прислуги замаскированной батареи оставались на пароходе. В начале 1916 года Кэмпбеллю удалось дважды усыпить подозрительность немецких командиров. *U* всплывали, расчитывая утопить пароход артиллерийским огнем, но комендоры *Q* поспевали их предупредить и утопленным отказывался не купец, а лодка. Когда слетали надстройки, закрывавшие орудия, и одновременно взвивался военный флаг, Кэмпбель открывал огонь. Как в первый раз, так и во второй раз противник погиб после двадцати залпов. Однако, в скором времени выяснилось, что командиры *U* получили приказание быть более осторожными, подходя к своим жертвам, даже и тогда, когда полуразбитые пароходы стояли в безпомощном состоянии. С объявлением неограниченной подводной войны методы, применявшиеся *Farnborough*, перестали быть действительными, т. к. все без исключения пароходы должны были уничтожаться без предупреждения. Поэтому Кэмпбелль решил действовать иначе и приказал своим вахтенным начальникам, при встрече с немецкими лодками, так маневрировать, чтобы не препятствовать им выпустить в пароход торпеду. Трудно было ожидать, чтобы даже самый осторожный из немецких командиров заподозрил западню в тонущем судне, и следовательно, пока пароход еще держался, оставались шансы нанести врагу удар. *Q-5* был сильнее всех остальных судов-ловушек, имея 5 двенадцати фунтовых орудий, 2 шестифунтовых и пулемет. Кэмпбелль вышел из Куинстоуна 9 февраля и крейсеровал целую неделю, не встретив ни одной лодки и ни разу не приняв сигнала SOS. Погода держалась все время штормовая, но к 17 февраля стихло. В этот день, когда, следуя Ost-ым курсом, он в 10 ч. утра находился в 35 милях на WSW от Great Skellig, неожиданно была замечена торпеда, идущая прямо в середину правого борта. Маневрирования для облегчения попадания торпеды не требовалось и Кэмпбелль только несколько положил руля с расчетом спасти машину. Это ему отчасти удалось—торпеда попала в переднюю часть третьего грузового люка и разрушила кормовую переборку машинного отделения. На доклад старшего механика, что вода заливает машину, с мостика ответили: „держаться до последней возможности, а потом спрятаться“.

Затем последовало приказание „боевая тревога“. Артиллерийская прислуга разошлась по местам, остальная команда бросилась к шлюпкам и приступила к их спуску. Три шлюпки были спущены хорошо, четвертая нарочно в беспо-

рядке, чтобы на лодке видели ту панику, которая поднялась на купце. Носовые тали стравили раньше кормовых, шлюпка черпнула и затонула.

Кэмпбелль лежал на мостике за обвесом и внимательно следил за перископом, находившимся от парохода в расстоянии не более кабельтова. Лодкой *U-83* командовал кап.-лейт. Гоппе, который три недели тому назад вышел из Германии и все это время провел в районе островов Сцилли. Ничего не подозревая, он медленно подходил к *Q-5*.

Кэмпбелль видел, как противник, оставаясь в полуподводном положении, медленно проходит у него по правому борту. Сколь ни велико было желание открыть огонь, Кэмпбелль все-таки удержался, решив во что бы то ни стало ждать, пока лодка не всплывет. Когда противник оказался в полукабельтове слева по носу, открыли огонь сначала из одного орудия, а через несколько мгновений, когда лодка вошла в угол обстрела, и из остальных орудий. Через минуту-другую *U-83* закрылась тучей рвущихся снарядов. Недолетов или перелетов быть не могло. Бой быстро кончился. „Лодка затонула“—доносил Кэмпбелль,—„с открытой боевой рубкой, из которой стремглав выскакивали люди“.

Одна из шлюпок ловушки немедленно подошла для спасения немцев, но поднять удалось лишь одного офицера и одного матроса. Остальные погибли при взрыве лодки или захлебнулись в густой массе масла, покрывшего водную поверхность.

Настало время подумать о спасении собственного судна. Вода быстро заливала котельное и машинное отделения и казалось, что *Q-5* не удержится наплаву. На сделанное радио о помощи днем подошли миноносец *Narwhal* и канонерки *Buttercup* и *Laburnum*. Ловушка была взята на буксир и, несмотря на ее почти безнадежное положение, благополучно доведена в порт. На следующий день в 9 ч. 30 м. у. *Q-5* добралась в Buncrana, имея 20° крена, при чем корма ее почти на 8 фут находилась под водой.

Кэмпбелль блестяще, и не в последний раз, выполнил свою задачу, но подобные операции не могли разрешить подводную проблему. Нельзя было рассчитывать, что они многократно повторятся с таким же успехом. Описанный случай лишь показал, что специально оборудованное большое судно может при исключительно счастливой обстановке „списать со счета“ одну из неприятельских *U*, избегнув при этом собственной гибели. Но для успеха требовались слишком большое самопожертвование и трата ценного имущества. Редкие случаи удачи не могли повлиять на быстрое уменьшение германского подводного флота, сколь бы ни были блестящи действия личного состава ловушек. Другими словами фронт противолодочной борьбы прорезал яркий луч

света, но затем горизонт снова померк и тьма сгустилась еще более. В феврале было утоплено 540 000 тонн британского, союзнического и нейтрального тоннажа. Двенадцать пароходов погибло в Северном море, двадцать пять в Канале, семь в Ирландском море, четырнадцать в Бристольском канале, одиннадцать на западных подходах к Англии и восемнадцать на подходах к Fastnest.

Пока еще обстановка говорила в пользу пылких надежд адмирала Хольтцендорфа.

VII.

Дальнейшие нападения на Дуврский пролив.

(Карта 2).

К началу марта 1917 года стало совершенно очевидным, что подводная война начинает поглощать большую часть сил и средств обеих борющихся сторон. В своей книге адм. Шеер говорит о тех жертвах в личном составе и материальных, которые были принесены Флотом Открытого моря в пользу подводного флота, и указывает, насколько эти жертвы повлияли на боевую готовность его линейных эскадр.

Адмиралтейство имело все основания предполагать, что немцы за время, протекшее после Ютландского боя, молчаливо поняли усилившееся превосходство Гранд-Флита и что при настоящих обстоятельствах вряд ли можно ожидать использования Флота Открытого моря для какой-либо серьезной операции. 11 марта Адмиралтейство отправило адм. Битти телеграмму, в которой ему разрешалось широко пользоваться минными флотилиями Гранд-Флита для охоты за неприятельскими *U*.

Телеграмма была получена через три дня после успешного и довольно важного опыта. 2 марта адм. Битти отправил из Tees на N две подводные лодки в дозор между Скапа-Флоу и Норвегией.

Сделано это было вследствие того нового проекта главнокомандующего, согласно которому предполагалось установить подводный дозор поперек пути следования германских лодок, выходящих в операции „северным трактом“. Опыт закончился успешно, но судьба наших лодок была далеко неодинакова. Одна из них — *E-49* — погибла 12 марта на минном заграждении у Balta Sound, другая же — *G-13*[1]) под командой лейт. Брандшау утопила 8 марта у Muckle Flugga *UC 43* и этим самым доказала возможность бороться с подводным противником еще до его выхода на арену действий. Поэтому адм. Битти решил усилить подобные опера-

---

[1]) Лодки типа «G» были в 695 т. надводного водоизмещения и вооружены одним 3" орудием и пятью торпедными аппаратами.

ции и приказал выслать туда же еще две лодки из Tees (*G-7* и *G-8*), а также послать лодки из Скапа для наблюдения за районом к W-у от острова Fair и к SW-у от Оркнейских островов.

По получении разрешения Адмиралтейства более широко пользоваться миноносцами, он кроме того распорядился, чтобы каждый раз с получением сообщения о появлении в проходе у острова Fair неприятельской *U* туда высылался бы дивизион миноносцев.

Таковы были первые шаги новой системы противолодочной борьбы, сделавшиеся впоследствии квинт-эссенцией всех наших наступательных действий против подводного врага. Отныне противолодочные операции начали разрабатываться заранее и столь же тщательно и подробно, как и всякого рода другие операции вроде обстрела побережья, высадки десанта, крейсерских поисков и т. п., при чем против лодок высылались специально сформированные и сосредоточенные в одном месте отряды. Начался переход от имевшей место до сих пор системы „наблюдения и патрулирования“ к новой системе „сосредоточенных операций“. Перемена родилась не под влиянием теоретических размышлений и не явилась результатом дискуссии; ее подсказали опыт и инстинкт, которым руководствуется в разгар поединка пылкий фехтовальщик, склонный не защищаться, а всегда наступать.

Вскоре после принятия этих решений „партизанские„ операции[1]) во Фландрской бухте снова вспыхнули ярким пламенем.

17 марта Адмиралтейство получило сведения о том, что в южной части Северного моря противник готовит какое то выступление, и немедленно разослало предупредительные телеграммы всем местным начальникам.

Адм. Бейкон не изменил распоряжений и распределение его сил в эту ночь оставалось прежнее. Четыре миноносца занимали дозор у сетевого заграждения: *Laertes* (начальник дивизиона) находился у буя № 5 А, *Laforey* у № 7 А, *Llewellyn* у № 9 А, а *Paragon* у № 11 А. На рейде Downs у Deal стояли легкий крейсер *Canterbury* и лидер *Faulknor* с миноносцами *Saracen*, *Viking*, *Mentor* и *Ambuscade*. Монитор *Erebus* и *Prince Eugene* стояли у северного прохода на рейд, у Ramsgate. Лидер *Broke* с миноносцами *Myngs*, *Lucifer*, *Linnet*, *Lochinvar* и *Morris* находились в Дувре в резерве.

Адмиралтейство считало (и совершенно правильно), что противник уже снялся с якоря. Зеебрюггские флотилии действительно вышли и готовились напасть на Дуврский пролив.

На этот раз назначенные в набег неприятельские силы должны были действовать более сосредоточенно. Первая

[1]) Автор называет их «войной гверильясов» (guerilla warfare). *Ред.*

полуфлотилия—1-я „Z“, которая в феврале должна была оперировать на торговом пути в Голландию, т.е. между Англией и Хоок, в течение трех часов бесплодно крейсеровала у Хоок и возвратилась, доложив, что никого в море не встретила. „Дичь“, очевидно, можно было найти на севере, т.е. у Дувра. Туда и были отправлены германские миноносцы. Начальник неприятельского отряда кап. 1 р. Тиллессен разделил район предстоящих операций на три зоны. В первой зоне—к W-у от линии, соединяющей буй сетевого заграждения № 7 А со светящимся буем № 9, должен был действовать он сам с 6-ой флотилией, которую составляли 12 полуфлотилия кап.-лейт. Лахса (*V-43*, *V-45*, *G-37* и *V-46*) и 11 полуфлотилия кап.- лейт. Рюманна (*S-49*, *G-86*, *G-87*). Во второй зоне—к Ost-у от той же линии—кап. 2 р. Альбрехт с 1-ой „Z“, в состав которой входили миноносцы *V-67*, *V-68*, *G-95*, *G-96* и лидер *V-47*. В третьей зоне—рейд Downs кап.-лейт. Зандер с 2-ой „Z“ (лидер *S-15* с миноносцами *S-18*, *S-20* и *S-24*). Обращает на себя внимание чрезвычайно странное распределение сил; самый важный район—якорная стоянка в Downs поручалась наиболее слабой полуфлотилии. Тиллессен принял все меры к тому, чтобы не могло произойти недоразумений при опознании миноносцев ночью. В каждой из установленных им зон могли действовать только назначенные туда миноносцы, при чем подходить к своим зонам они должны были с различных направлений. Начальник отряда подходил к сетевому заграждению с N-а и W-а от банки Sandettie, а кап. 2 р. Альбрехт должен был оставить ее справа и пересечь заграждение у буя № 11 А.

Противник вышел из гавани между 6 и 8 ч. вечера. Тиллессен прошел заграждение около 10 ч. 35 м. в., Альбрехт на полчаса позже. Таким образом, первой вошла в соприкосновение с нашими судами 6 флотилия. *Paragon* как раз заканчивал пробег в SW-ом направлении, когда Тиллессен пересекал заграждение значительно восточнее того места, которое он должен был пересечь согласно им же отданного оперативного приказа.

В 10 ч. 50 м., когда *Paragon*, идя NO-ым курсом, приближался к бую № 11 А, вперед смотрящие заметили идущий на пересечку курса головной миноносец 6-ой флотилии.

Не успели на *Paragon*'е закончить опознательный сигнал, как противник выпустил торпеду и открыл жаркий огонь. Торпеда попала и через несколько минут все кончилось. На *Paragon*'е взорвались противолодочные бомбы, он разломился пополам и затонул. Спасенных было только 10 человек.

Несмотря на принятые предосторожности, Тиллессен все-таки не смог застрахавать себя от случайностей и недоразумений ночного боя. Когда его миноносцы открыли огонь,

начальник 12 полуфлотилии Лахс увидел, а, может быть, ему показалось, что головные миноносцы 6 флотилии ворочают вправо, поэтому он повернул свою полуфлотилию тоже вправо и потерял связь с остальными миноносцами отряда. Сознавая, что при восстановлении этой связи Тиллессен непременно откроет по нему огонь, т. к. оперативным приказом категорически запрещалось производство каких либо опознательных сигналов и всякий встреченный миноносец считался неприятельским, Лахс повернул обратно и пошел в базу. В момент гибели *Paragon*'а Альбрехт пересекал заграждение, он видел взрыв справа по носу, но временно остался на курсе.

Большинство дозорных миноносцев тоже видели взрыв, но поняли они его различно. *Llewellyn*—ближайший к *Paragon*'у—донес в Дувр: „Слышал сильную канонаду в направлении на Кале". *Laforey* решил, что один из миноносцев взорвался на мине и оставил свое место в дозорной линии. Около 11 ч. в. он вошел в массу плавающих обломков и сделал сигнал прожектором *Llewellyn*'у с просьбой подойти для спасения плавающих в воде людей. *Llewellyn* в это время уже шел, Тиллессен тоже возвращался к месту катастрофы.

Несколько минут после уничтожения *Paragon*'а он продолжал идти SW-ым курсом, затем повернул и пошел обратно. Около 11 ч. в. он миновал обломки *Paragon*'а, а десять минут спустя заметил повернутый на корму прожектор *Laforey*'я, направленный на какой то другой миноносец. Тиллиссен немедленно опять направился в пролив и очень скоро встретился с *Llewellyn*'ом. Противник не открывал огня; но *G-87* и *S-49* выпустили по торпеде, одна из которых попала *Llewellyn*'у в носовую часть.

Затем начальник неприятельского отряда пошел на SW и через пять минут вошел в связь с Альбрехтом. Последний, услышав еще один взрыв и заметив лучи прожекторов, решил оставить свою зону и присоединиться к 6 флотилии. Оба они повернули совместно в NO-ом направлении и без дальнейших инцидентов около 11 ч. 30 м. прошли заграждение.

Решение Тиллессена не открывать артиллерийского огня, а использовать только торпедное оружие, можно объяснить случайностью или же отнести к его предусмотрительности. Как бы там ни было, оно послужило ему на пользу. В момент попадания торпеды в *Llewellyn*'а последний был вместе с *Laforey*, но ни тот, ни другой из командиров, не видали никаких миноносцев и на *Laforey* были убеждены, что *Paragon* и *Llewellyn* стали жертвами подводной лодки.

Из всех наших дозорных миноносцев остался на своем месте один только *Laertes*. Командир его видел пламя взрыва,

но не слышал шума, и пришел к заключению, что замеченное пламя ничто иное, как факел из трубы одной из литейных мастерских, расположенных поблизости от Кале.

Вскоре, однако, он принял подробное радио в Дувр с сообщением, что *Paragon* и *Llewellyn* взорваны торпедами у буя № 11 А, и пошел к восточному концу заграждения. По близости от этого буя он встретил *Llewellyn*'а медленно подвигавшегося задним ходом. Германские миноносцы отсутствовали, *Laforey* же ушел на NO в поисках лодки, которая по мнению его командира и была виновницей.

Адм. Бейкон не мог составить себе истинной картины происходящих в проливе событий. Получив донесение командира *Llewellyn*'а, что в направлении на Кале слышится сильная канонада, он вслед за этим сейчас же получил донесение оттуда, что видны вспышки выстрелов. Затем было получено радио *Laforey*'я относительно поднятых им из воды 10 человек *Paragon*'а и Бейкон приказал резервным миноносцам немедлено выходить в пролив (11 ч. 20 м. вечера). Вслед за этим было получено следующее радио *Laforey*'я: „В *Paragon*'а и *Llewellyn*'а попали торпеды в 2 милях на SW от буя № 11 А. В *Paragon*'а в 10 ч. 50 м., в *Llewellyn* в 11 ч. 15 мин. Последний пострадал тогда, когда поднимал державшихся на обломках людей с *Paragon*'а“. Это сообщение подтвердило мнение адмирала, что неприятельские суда в проливе, и он сделал радио командиру лидера *Broke*: „держите свои миноносцы соединенно, ищите противника“. Хотя прошло уже полчаса со времени первого появления неприятеля, все же еще были шансы принудить его к бою, если он пойдет на W. Но не успел Бейкон сделать радио *Broke*'у, как пришло новое донесение с *Laforey*'я. На этот раз командир сообщил, что *Paragon* и *Llewellyn* были атакованы подводными лодками, что, конечно, совершенно меняло дело. Было бесцельно посылать еще несколько миноносцев в подводную западню и Бейкон отменил свое первоначальное распоряжение, приказав выходить двум судам „*П*“ № 11 и № 21 [1]). Они получили приказание занять дозор между буем № 11 А и французским берегом и искать неприятельскую лодку.

Laforey и *Laertes* было приказано (11 ч. 50 мин.) отойти на 5 миль к W-у и оставаться в дозоре, крейсеруя самым полным ходом. Второе распоряжение, отменяющее поход, *Broke* получил по выходе из гавани; он немедлено повернул обратно и в полночь ошвартовился у стенки в Дувре. В течение последующих 45 минут никаких новых донесений не поступало; однако, противник еще не нанес своего последнего удара.

---

[1]) Большинство патрульных судов, или судов «*П*», были в 600—700 тонн водоизмещения, вооруженные одним 4″ орудием и двумя 12-фунтовыми.

В 11 ч. в. кап.-лейт. Зандер увидел огни английского побережья у North Foreland. Он подошел несколько раньше назначенного срока. По плану предполагалось повернуть обратно только в час ночи и поэтому он почти полтора часа курсировал на Ost и West малым ходом. Около 12 ч. 30 м. он приблизился к северному входу на рейд Downs.

Как и обычно, северный вход охранялся дрифтерами, занимавшими линию между Broadstairs Knoll и North Sand Head, к S-у от которых держался миноносец № 4. По установленным правилам торговым судам не разрешалось становиться на якорь к N-у от Gull, но 15 марта у п/х. *Greypoint* произошло повреждение в машине и он был вынужден стать на якорь в миле на Ost от буя Broadstairs Knoll. В ночь набега он все еще стоял на том же месте.

В 12 ч. 30 м. ночи (18 марта) один из дозорных дрифтеров *Paramount*, находившийся по близости от буя, заметил показавшиеся от NO-а силуэты трех миноносцев и немедленно пустил зеленую ракету. Миноносцы ответили залпом по направлению всех дрифтеров, выпустили торпеды в п/х. *Greypoint* и скрылись на SW. Пароход быстро затонул. Через несколько минут миноносцы повернули и открыли огонь по Ramsgate и Broadstairs. Тем временем легкий крейсер *Canterbury* со своим дивизионом снялся с бочек и дал ход (12 ч. 45м. н.), но стрельба в этот момент прекратилась. Неприятель отошел. Миноносец № 4 находился в это время вблизи Gull и в 12 ч. 50 м. н. его командир заметил от себя к W-у три немецких миноносца, стреляющих по берегу. Дав самый полный ход и сообщив о случившемся на *Canterbury*, он бросился за противником, но угнаться за ним, конечно, не мог. Вскоре после часу ночи у буя Elbow он потерял немцев из виду.

Адм. Бейкон получил несколько донесений об обстреле побережья, а между часом ночи и четвертью второго было принято радио с *Laforey*, в котором говорилось, что у сетевого заграждения действовали не подводные лодки неприятеля, а миноносцы. Он тотчас же отозвал высланные в море *П-№ 11* и *П-№ 21*, ожидая донесений от Downs'ских миноносцев, о выходе которых он уже знал. *Canterbury*, *Faulknor* и миноносцы подошли к пловучему маяку North Goodwin в 1 ч. 15 м. н., но немцы к этому времени скрылись. Набег окончился.

Итак, уже второй раз германские миноносцы нападали на Дуврский пролив и наносили потери среди судов, охранявших пролив. Понимая затруднительность нашего положения, противник прекрасно учитывал связанные с ним собственные выгоды, а потому были все основания предполагать, что нападения на Дуврский пролив примут форму регулярных набегов.

Downs

большой монитор в полной готовности.
малый эск. миноносец
или миноносец в дозоре.

Диспозиция
На светлое время дня.
Во время движения транспортов
(с 9 ч. у. до 6 ч. в приблизительно)

4 эск. миноносца
в пасмурную погоду

Заграждение

Дувр

большой монитор в боевой готовности.
крейсер в боевой готовности
(после приостановки движения транспортов
в 1½ часовой готовности)
эск. миноносца в боевой готовности
на случай дневного нападения
при плохой видимости. Одночасовая
готовность в хорошую погоду.
крейсер в 1½ час. готовности.
или 3 лидера в часовой готовности.

LA PANNE
Ничего

Дюнкерк
4 больших монитора
2 монитора класса М

Примечание: 2 больших монитора и 1 монитор класса М обычно стоят в ремонте.
1 монитор „М" находится у Дувра

Downs

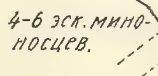
1 крейсер
1 лидер
4 эскадр. миноносца

} готовые сняться с якоря

1 малый эск. миноносец или
миноносец в дозоре
1 большой монитор наготове

Диспозиция
на светлую ночь.
(приблизительно 5 дней после новолуния и 7 дней до него.)

4-6 эск. миноносцев.



Заграждение

Дувр

1 большой монитор в боевой готовности
1 крейсер в 1½ часовой готовности
1 или 2 лидера в полной готовности
4–6 эск. миноносцев в полной готовности.

LA PANNE
1 большой монитор
1 монитор „М"

Дюнкерк
3 больших монитора
1 монитор „М"

Примечание: 2 больших и 1 монитор „М" стоят в ремонте. 1 монитор „М" находится у Дувра.

Downs

Active } готовые
Attentive } сняться
4 эск. миноносца } с якоря

1 большой монитор наготове
1 малый эск. миноносец или миноносец в дозоре

Диспозиция
на темную ночь

(приблизительно от 7 дня до новолуния до 5 дня после него.)

Плохая погода.

4 эск. миноносца или 6, если найдутся свободные.

Заграждение

Дувр

1 большой монитор в боевой готовности.
2 или 3 лидера наготове
4—6 эск. миноносцев в полной готовности.

La Panne

1 большой монитор
1 монитор „М“

Примечание: 2 больших и 1 монитор „М“ стоят обычно в ремонте и 1 монитор „М“ у Дувра.

Дюнкерк

3 больших монитора
1 монитор „М“

Downs

Active } готовые
Attentive } сняться
4 эск м-ца } с якоря

1 большой монитор наготове
1 малый эск. м-ц или миноносец в дозоре

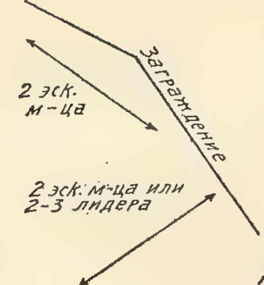
Диспозиция
на темную ночь

(приблизительно от 7 дня до новолуния до 5 дня после него.)

Хорошая погода.

Дувр

1 большой монитор в боевой готовности
4—6 эск. миноносцев наготове.



La Panne

1 большой монитор
1 монитор „М“

Примечание: 2 больших и 1 монитор „М“ обычно стоят в ремонте и 1 монитор „М“ у Дувра.

Дюнкерк

3 больших монитора
1 монитор „М“

„Неприятелю", доносил Бейкон, „надо только быть на чеку, когда он подходит к проливу, а затем выпустить торпеды по всякому замеченному им судну и уходить"…. „Ничто не мешает ему менять время нападения и выбирать для атаки любую ночь"…. „Немцы могут заранее решить, что именно делать, т. е. ограничиться ли коротким ударом, выпустив несколько залпов, или же предпринять более или менее длительную операцию. Для противодействия каждой из этих форм нападения наилучшая дислокация моих миноносцев должна быть различна".

Несколько дней спустя после описанных событий, в Адмиралтействе состоялось совещание по вопросу об охране сетевого заграждения, в результате чего адм. Бейконом был отдан приказ, согласно которому линия дозора у заграждения делилась на две части: восточную—от буя № 7 А до Кале и западную—от буя № 5 А до South Goodwin. Каждая часть должна была охраняться лидером с группой миноносцев, при чем они должны были крейсеровать не под прямыми углами к заграждению, как это практиковалось раньше, а параллельно ему. Однако, приказ вступал в силу лишь тогда, „когда неприятель показывал признаки намерения атаковать пролив", иначе говоря, по получении адм. Бейконом соответствующих донесений от разведки. Общая дислокация, установленная Бейконом, лучше всего видна из схем здесь приведенных.

Адмиралтейство считало, что неприятель, не теряя времени, попытается повторить свою успешную операцию, т. к. 23 марта пришло известие о прибытии в Бельгию новой германской флотилии миноносцев. Поэтому Тирвиту было приказано перейти со всеми его наличными силами в Swin, а главнокомандующему послано указание о необходимости выслать в Гарвич шесть миноносцев. В течении трех ночей по всему району Темзы и Дуврского пролива были приняты особые меры предосторожности. Затем, когда выяснилось, что новая германская флотилия повидимому, не будет использована так быстро, как думали, Тирвит перешел обратно в свою базу.

В течение нескольких недель, предшествовавших последней операции немцев в Дуврском проливе, в Адмиралтействе обсуждался ряд предложений главнокомандующего, желавшего сосредоточить в W-ой части Северного моря мощный дозорный отряд из подводных лодок. Адмиралтейство не согласилось полностью с предложением адм. Битти, но решило использовать лодки для охраны торговых путей на западных подходах. В соответствии с чем и была изменена вся дислокация наших подводных флотилий вокруг британских островов. Новая дислокация вошла в силу в конце марта. Куинстоунская флотилия была увеличена до семи лодок

(3 типа „*D*“ и 4 типа „*E*“). Шесть лодок (3 типа „*D*“ и 3 типа „*E*“) были посланы в Lough Swilly, остальные перемены существенного значения не имели [1]).

Так как Адмиралтейство не находило возможным усилить главнокомандующего лишней флотилией подлодок, на чем он настаивал, то адм. Битти отозвал в Скапа всю 10 флотилию, базировавшуюся на Tees. Из этой флотилии он организовал три дозорные группы: у Muckle Flugga, в районе Берген-Лервик и у St. Kilda.

Подобной мерой он рассчитывал держать под постоянным наблюдением путь германских *U*, следовавших в Атлантический океан и обратно, а также торговый путь из Скандинавских портов. В то время еще нельзя было сказать, повлияет ли произведенная реорганизация на ход подводной кампании немцев.

С началом марта активность подводного противника на западных торговых путях несколько ослабела, но не надолго. 5 марта на пути между Start Point и Лизардом держалась одна большая *U*. Пять таких же лодок находилось в Ирландском море: одна—далеко от берега, три—поближе и одна *UC* между банкой Nymphe и островами Спилли. В этом районе лодки оставались четверо суток, а затем передвинулись к Ost-у. 9 марта между Каналом и западным берегом Ирландии оперировало уже восемь лодок. Из этого числа три *U*—все большие—оперировали на охраняемых путях для пароходов, следующих в Соединенное Королевство. Одна лодка действовала между Tuskar'ом и Куинстоуном, вторая у северного побережья Корнваллиса, третья поблизости от Start Point'a. Нападения на торговлю в этом наиболее сильно охраняемом районе продолжались целую неделю и прекратились только 17 марта. В этот день между южным берегом Ирландии и банкой Great Sole (к W-у от Ушана) были обнаружены три германские лодки.

Находившуюся к S-у от Start Point лодку типа *U* сменила лодка *UC*, еще одна *UC* крейсеровала посредине Канала между Портландом и Ушаном. Однако, на прибрежных торговых путях нападения передвинулись к французскому берегу.

К концу месяца между La Rochelle и Abervrach немцы пустили на дно 27 пароходов и парусных судов. В наших водах „подводный нажим“ у западного побережья Ирландии к 20 марта несколько ослабел. Тем не менее в районе Start Point'a было замечено две *UC*, которые и действовали там без помехи до 24 марта. 21 марта еще одна *UC* начала операции в Канале Св. Георгия у Smalls. Затем она перешла в Ирландское море и, так же, как и другие лодки, не встречая

---

1) См. приложение 2.

почти никакой помехи со стороны наших противолодочных сил, оставалась там до конца месяца.

Между 1 и 31 марта немцы потопили 353 478 тонн британского и 220 363 тонны союзного и нейтрального тоннажа, потеряв при этом четыре лодки, из которых три погибло в Северном море.

На западных подходах и в Средиземном море противник потерял только одну лодку. Число пароходов, потопленных на западных подходах, увеличивалось с угрожающей быстротой. К концу месяца картина потерь торгового судоходства представлялась в следующем виде: 23 судна было утоплено в Северном море и у восточного побережья Англии, 31 в Канале, 19 в Ирландском море, 38 на западных подходах между Ирландией и Ушаном, 19 в Бискайском заливе и 17 в Средиземном море.

Наше высшее морское командование скрывало тяжесть положения. Некоторые пункты „обзора обстановки на море", представленного правительству в конце марта, заслуживают подробного рассмотрения. „Теперь, когда установленная неприятелем подводная блокада" говорилось в обзоре „действует уже в течении нескольких недель, можно с уверенностью сказать, насколько серьезны ее последствия.... Даже допуская, что в ближайшие шесть месяцев число неприятельских лодок останется такое же, как и сейчас, мы должны считаться с тем, что с увеличением продолжительности светлого времени и с наступлением периода тихих погод активность германских *U* значительно усилится. Мы стоим перед несомненным ежемесячным увеличением числа неприятельских лодок". Такой взгляд Адмиралтейства был равносилен признанию недействительности существующих противолодочных мер. Правда, далее указывалось на проэктируемые новые методы борьбы, но результаты их могли быть проверены на опыте лишь несколько месяцев спустя, и Адмиралтейство не говорило, что они смогут повернуть дело. Оно лишь считало себя в праве сказать, что методы „необходимо испробовать" против неприятельских лодок, активность которых „несомненно усилится".

После разбора уже понесенных потерь в докладе Адмиралтейства говорилось „что же касается потерь, ожидающихся в ближайшем будущем, то не будет преувеличением сказать, что если потери в марте достигли 500 000 тонн (союзного и нейтрального тоннажа), то весьма вероятно, что в июне они увеличатся до 700 000 тонн. Начиная с этого месяца можно ожидать некоторого улучшения положения".

Таким образом, если бы правительство нашло, что столь ужасные потери неизбежны и средств борьбы с ними нет, оно этим самым признало бы, что поражение не за горами. „Улучшение положения", на которое надеялось Адмиралтей-

ство, не могло спасти страну от голода и катастрофы. Итак доклад Адмиралтейства не оставлял сомнений, что „нападение победило оборону“; третий месяц неограниченной подводной войны начинался при самой мрачной обстановке.

Тем временем адм. Бейкон разработал план, направленный непосредственно против неприятельских миноносцев, базировавшихся на Зеебрюгге. Аэропланы донесли адмиралу, что во время воздушных нападений на германскую базу стоящие в канале миноносцы выходят на рейд. Это обстоятельство, по мнению Бейкона, давало ему случай использовать находившиеся в его распоряжении торпедные катера и он разработал соответствующий план. В ночь на 7 марта должен был состояться воздушный налет на Зеебрюгге сопровождаемый атакой четырех торпедных катеров, поддержанных миноносцем *Falcon*. Катерам предписывалось атаковать те германские миноносцы, которые окажутся вне гавани после окончания воздушной бомбардировки. С наступлением темноты *Falcon* вышел в море и стал на якорь у восточного конца Дюнкерских банок в готовности в случае надобности оказать помощь торпедным катерам. Катера под общим командованием лейт. Беккетта вышли из Дюнкерка в 9 ч. 15 м. в. с расчетом подойти к Зеебрюгге через два часа, т. е. к началу воздушного налета. Погода стояла довольно свежая, но катера держались хорошо, пока не миновали проход Zuidcoote. Затем их стало сильно заливать; катера с трудом выгребали против волны, машины сильно страдали.

Около 11 часов вечера катера подошли к светящемуся бую, стоявшему у минного заграждения, поставленного немцами к N-у от Зеебрюгге. Беккетт повернул на S, имея в кильватере катера №№ 4, 9, 5 и 6, и пошел в канал Wielingen, где рассчитывал найти противника. Подходя к каналу, он увидел четыре миноносца, стоящие носом в море, т. е. на W. С трех кабельтовых Беккетт выпустил торпеду, но промахнулся, и немедленно повернул к N-у, наблюдая атаку следующих катеров. „Через две, три минуты“, доносил впоследствии Беккетт, „раздался оглушительный взрыв и миноносец скрылся объятый дымом и столбами воды“. Торпеды выпустили все катера, но некоторые из них оказались в чрезвычайно опасном положении, когда после атаки начали отходить на NNW прямо через минное поле. Катер Беккетта, у которого произошло повреждение в машине, весь наполнился газами и парами бензина, катер № 5 застопорился и беспомощно стоял, освещаемый лучами прожектора. В этом положении он простоял больше пяти минут, но затем, благодаря героическим усилиям механика, мотор все-таки удалось запустить и катер 20 узловым ходом благополучно отошел. Для немцев нападение явилось полным сюрпризом; преследования организовано не было и между 4 и 5 часами

утра все катера благополучно возвратились в Дюнкерк. Люди были настолько измучены, что буквально с трудом держались на ногах.

Мы уже указывали, что в конце марта во Фландрию прибыли несколько германских миноносцев. Из них противник сформировал 3-ю флотилию в составе 5 и 6 полу-флотилий. Однако, новая флотилия почти целый месяц оставалась безвыходно в базе и только к 20 апреля была готова для операции против Дуврского пролива. Выпущенный накануне оперативный приказ так же, как и в прошлый раз, предусматривал разделение пролива на зоны, предоставленные определенной группе миноносцев, и отличался лишь деталями. В район Downs миноносцы не посылались; вся операция сосредоточивалась непосредственно в проливе, причем начальник отряда не шел в набег, а руководил операцией с берега.

Опыт предыдущих набегов говорил за то, что удобнее распоряжаться из такого пункта, где собираются все донесения о противнике и где расшифровываются британские радио. Таким пунктом являлось Брюгге, место пребывания штаба германского отдельного морского корпуса. Отсюда и должен был руководить операцией начальник отряда кап. 2 р. Кале (Kahle).

Подобный метод командования представлял собою совершенно новый эксперимент. Мы ни разу до такой степени не централизовали руководство нашими наступательными операциями во Фландрской бухте. Правда, адм. Бейкон руководил миноносцами с берега, но это делалось только тогда, когда противник появлялся неожиданно и надо было экстренно принимать контр.-меры. Начальнику же германской флотилии было приказано руководить с берега заранее разработанной операцией.

Адмиралтейство сплошь и рядом отзывало находящиеся в море суда, как только ему становилось известно о тех или иных действиях противника, а также неоднократно приостанавливало или задерживало производство операций, раз того требовала обстановка. Но начальник вышедшего в море отряда был всегда вполне самостоятелен в своих решениях. Сведения, подобные тем, на основании которых должен был распоряжаться Кале, мы всегда передавали находящемуся в море начальнику лишь в качестве подсобных указаний, но не более того.

Задуманная на этот раз немцами операция в остальном не отличалась от предыдущих.

Начальник 5 полуфлотилии кап. 2 р. Готье со своими миноносцами и одним миноносцем 6 полуфлотилии *V-71*, *V-73*, *V-81*, *S-53*, *G-85* и *G-42* должен был оперировать в части пролива, расположенной к N-у и W-у от линии,

соединяющей банку Sandettie и Colbart, и атаковать все обнаруженные в этом районе суда, а если представится возможность, то бомбардировать и Дувр. Кап. 2 р. Альбрехту на *V-47* с полуфлотилией „*Z*“ и двумя миноносцами 6 полуфлотилии (*G-95*, *V-68*, *G-96*, *G-91*, и *V-70*) предписывалось оперировать к S-у и к Ost-у от линии Sandettie—Colbart и подвергнуть бомбардировке Кале.

Адмиралтейство не получило никаких сведений о предстоящем нападении и адм. Бейкону не было дано особых распоряжений по этому поводу.

Попрежнему его главную заботу составляла безопасность торговых судов, сосредоточенных на рейде Downs, который недавно подвергся нападению аэропланов, сбросивших торпеды. Дислокация Дуврских сил ничем не отличалась от обычной.

В 8 ч. 30 м. у. 20 апреля миноносец *Nugent* (кап. 2 р. Кардейль) с миноносцами *Matchless*, *Morris* и *Amazon*'ом вышел в дозор. Подойдя к заграждению, миноносцы начали крейсеровать поперек пролива. С наступлением темноты *Matchless*, *Morris* и *Amazon* сблизились с *Nugent*'ом и начали ходить совместно по восточную сторону заграждения между буем № 7 А и Кале. В 7 ч. 45 м. лидеры *Broke* и *Swift* вышли из гавани и заняли дозор между пловучим маяком South Goodwin и буем № 5 А. В виду того, что на берегу у North Foreland и у Foreness были установлены батареи, Downs'ский дивизион был не столь многочислен, как раньше. В ночь на 20 апреля на так называемом малом Downs'ском рейде стояли легкие крейсера *Carysfort*, *Active* и миноносцы *Laertes*, *Laverock* и *Afridi*. У Ramsgate стоял монитор *Marshal Ney*.

Утром адм. Бейкон приказал миноносцам *Falcon*'у, *Racehorse*, *Crane*, № 15 и патрульному судну *П-50* занять на ближайшие сутки дозор между Margate и линией, ограничивающей Дуврский район с запада. Резерв, или так называемый ударный отряд, составлял дивизион, в который на эту ночь входили миноносцы *Myngs*, *Miranda*, *Saracen*, *Mentor*, *Lydiard* и *Lucifer*.

Хотя Бейкон сделал все, что мог, чтобы во всеоружии встретить любое положение на море, он тем не менее прекрасно сознавал, что нападение неприятеля на Дуврский пролив всегда может привести к чрезвычайно сложной обстановке. Резерв в Дувре он держал столько же для защиты города и якорной стоянки, сколько для подкрепления находящихся в море дозоров. При этом он считал, что его миноносцы, в случае нападения противника на Дувр, уже через 15 минут после открытия огня немцами вступят с ним в бой. Но если береговые батареи откроют огонь, как только заметят на море вспышки выстрелов, то наши мино-

носцы смогут попасть под огонь собственных орудий. Поэтому Бейкон просил местное сухопутное командование, чтобы батареи не открывали ночью огня, пока не будет получено соответствующего извещения от морского начальства. Командующий Дуврским укрепленным районом не соглашался на просьбу адмирала и Адмиралтейство, считая необходимым как можно скорее уладить вопрос, созвало по этому поводу совещание в Уайтхолле. Однако к моменту нападения совещание еще не поспело собраться и вопрос так и остался открытым.

Около 7 ч. вечера кап. 2 р. Готье и Альбрехт вышли в набег. Первым нанес удар отряд Альбрехта: в 11 ч. 10 м. в. он появился у Кале и подверг город и его окрестности пяти минутному обстрелу. *Nugent* со своими миноносцами увидел вспышки выстрелов, повернул и в течение нескольких минут шел курсом на них. Затем стрельба прекратилась и кап. 2 р. Кардейль повернул к месту своего дозора. *Broke* и *Swift* тоже видели вспышки и, полагая, что *Nugent* вступил в бой, пошли к нему на помощь. Через четверть часа они перехватили радио в Дувр, в котором командир *Nugent*'а сообщил, что видел вспышки на SSO. Радио определенно говорило за то, что *Nugent* не вступил в бой, и *Swift* в 11 ч. 30 м. совместно с *Broke* повернули обратно. В дальнейшем отряд, бомбардировавший Кале, ничем себя не проявил.

Через несколько минут после этой бомбардировки произошло нападение на Дувр. Первым обнаружил германские миноносцы трауллер *Sabreur*.

Около половины двенадцатого ночи шкипер трауллера Скотт, находившийся в этот момент у буя, поставленного около затонувшего на SO от Дувра парохода, заметил к S-у от него группу миноносцев. Миноносцы сделали по трауллеру залп и хотя два-три снаряда попало, трауллер, выключив огни, все-таки благополучно ушел. Немцы немедленно открыли огонь по городу (11 ч. 30 м.), береговые батареи отвечали.

Огонь противника велся очень беспорядочно, „значительная часть снарядов упала на территории графства Кент“, но адм. Бейкон не считал себя в праве высылать ударный отряд в море, пока не прекратится стрельба.

В 11 ч. 45 м. он приказал миноносцам выходить из гавани, но впредь до распоряжения держаться у входа.

Через несколько минут он отменил это приказание, однако шесть его миноносцев окончательно дали ход только 11 ч. 55 м. в. [1]). К этому времени стрельба стихла, немцы уже значительно отошли.

[1]) Миноносцы ударного отряда вышли из гавани неодновременно. Первый полудивизион (*Myngs*, *Miranda* и *Saracen*) снялся с бочки немедленно, второй (*Mentor*, *Lydiard* и *Lucifer*) вышел из гавани почти на полчаса позже.

Когда *Myngs* проходил ворота гавани, все миноносцы, находившиеся в проливе, были на своих местах в дозорной линии.

Swift и *Broke* видели вспышки выстрелов у Дувра, но причина стрельбы была им непонятна. Вскоре после полночи старший из командиров вышедшего в море ударного дивизиона сделал на *Broke* радио, сообщая, что он приближается с шестью миноносцами. При трудности отличить ночью свои миноносцы от неприятельских и принимая во внимание те недоразумения с опознательными сигналами, которые уже бывали раньше, подобное предупреждение было весьма уместно. Кроме того с *Myngs*'а в 12 ч. 19 м. передали на *Swift*, что ударный дивизион предполагает держаться между восточным входом в Дуврскую гавань и South Goodwin. Таким образом его район соприкасался с районом *Swift*'а и *Broke*'а только в одной точке у South Goodwin. А следовательно опасность ошибки или промедления в открытии огня при появлении противника в одном из трех районов, охранявшихся нашими миноносцами, была сведена до минимума.

На этот раз противник действительно появился и произошло это вот почему. Отряд кап. 2 р. Готье подошел к сетевому заграждению около четверти первого. Готье за исключением трауллера *Sabreur* не видел никаких английских дозорных судов и находился впереди высланных против него наших миноносцев. Так как он начал операцию значительно раньше назначенного срока, то, повидимому, решил, что не должен возвращаться в базу прежде чем не сделает попытки напасть на какой либо из дозоров противника, т.е. раньше чем не выполнит первой части поставленной ему задачи. Поэтому он и повернул на W, по направлению к южному входу на Downs'ский рейд.

Хотя этот поворот вел отряд прямо в центр нашего сосредоточения, некоторые из командиров германских миноносцев, повидимому, считали, что всякая опасность встречи с противником миновала. Во всяком случае так думал командир *G-42*, на котором было отдано приказание: „от орудий и торпедных аппаратов отойти“.

Адм. Бейкон конечно не мог себе представить такой причины, которая бы заставила немцев повернуть обратно, и уже потерял всякую надежду их перехватить.

В полночь он запросил командира *Swift*'а кап. 2 р. Пека, видел ли последний неприятельские миноносцы? и получил отрицательный ответ [1]). Вслед за этим Бейкон отозвал ударный дивизион (12 ч. 25 м.). Второй полу-дивизион, который

---

[1]) Командирам *Swift*'а и *Broke*, повидимому, не было дано знать, что в проливе находятся неприятельские миноносцы.

задержался со съемкой с бочек и только что вышел за стенку гавани, немедленно возвратился. Первый же, находившийся между South Goodwin и Дувром, начал поворачивать, чтобы идти обратно, как вдруг обстановка совершенно изменилась.

Узнав, что ударный дивизион находится в море, командир *Swift*'а отошел несколько к Ost-у и в 12 ч. 45 м. н., следуя W-м курсом, находился в 3 милях на Ost от пловучего маяка.

Broke держался у него за кормой. Кап. 2 р. Пек только что собирался ворочать к Ost-у, как вперед смотрящие заметили слева по носу силуэты миноносцев, которые почти мгновенно открыли жаркий огонь.

Факелы из труб показали присутствие пяти, шести миноносцев, идущих контр-курсом. Это и был отряд Готье. Пек быстро открыл огонь и положил лево на борт, чтобы таранить ближайшего противника, но неудачно. *Swift* прорезал неприятельский строй, не задев немецкого миноносца. Однако, одна из выпущенных им торпед, повидимому, попала, да и его лиддитные снаряды делали свое дело. Командир, *Swift*'а, ослепленный вспышками бакового орудия, временно лишился зрения. Когда он снова пришел в себя, ему было доложено, что радио выведено из строя и что в жилой палубе стоит вода на четыре фута. Немцы в это время находились к Ost-у. *Swift* пошел за ними.

Командир *Broke*, кап. 2 р. Эванс, заметил противника одновременно со *Swift*'ом и действовал так же, как и его коллега. Он тоже положил руля, чтобы таранить ближайшего противника, но в этот момент минный офицер *Broke* выпустил торпеду. Торпеда, казалось, попала и Эванс, решив, что не стоит таранить уже достаточно поврежденный немецкий миноносец, переложил руля в обратную сторону, а затем снова скомандовал „лево на борт“ и через несколько секунд врезался в ближайший к нему немецкий миноносец *G.42*. Удар пришелся прямо против кормовой дымовой трубы. *Broke* остановился, неспособный ни к какому маневрированию. Шедшие за кормой *G-42* два немецкие миноносца засыпали палубу *Broke* снарядами. Прошло несколько минут раньше чем Эванс мог освободиться из под массы обломков на полубаке.

Убедившись, что его миноносец „не потерял способности двигаться“, Эванс пошел за *Swift*'ом. За кормой *Broke* виднелся объятый пламенем остов *G-42*.

Однако вскоре оказалось, что *Broke* должен отказаться от погони: одна из кочегарок сильно пострадала и пар быстро садился; кроме того горела часть мостика.

Эванс повернул и пошел к протараненному им *G-42*. Когда он приблизился, то оказалось, что поблизости стоит

еще один недвижимый миноносец—*G-85* и тоже горит. Несмотря на безнадежность своего положения, немцы не выказывали никаких признаков желания сдаваться и открыли по *Broke* огонь. Эванс сделал тоже самое и быстро привел их к молчанию, но одновременно его машины застопорились и миноносец понесло прямо на горящего противника. „После того, как мы привели их к молчанию" говорилось в донесении Эванса, „*G-85* загорелся еще сильнее и я начал опасаться, что раньше, чем он потонет, у него взорвется носовой погреб. Нас подносило к нему вплотную, и в этот момент старший механик прислал сказать, что не может дать машине ни одного оборота. Я ответил, что надо постараться во что бы то ни стало дать ход назад, иначе мы рискуем взлететь на воздухе". Время приближалось к часу ночи.

Но помощь уже спешила. Вспышка выстрелов *Swift*'а и *Broke*'а, в момент их встречи с противником, в 12 ч. 45 м., были видны по всему Дуврскому проливу. Командир *Nugent*'а решил правильно и остался на своем месте, второй же полудивизион ударного отряда Бейкона, который, как мы уже знаем, вернулся в гавань, вторично вышел и пошел по направлению вспышек. Около 1 ч. 15 м. он подошел к *Broke* и, взяв его на буксир, сделал радио в Дувр о высылке спасательных пароходов. Остаток ночи прошел в уничтожении остовов германских миноносцев, спасении плававших на обломках людей и буксировке *Broke*.

Потопление двух неприятельских миноносцев обошлось нам не дешево; *Broke* потерял 40 человек убитыми и ранеными, *Swift* 15 человек. Оба они простояли в ремонте несколько недель. Однако успех этой ночи имел в некотором роде решающее значение. Немцы поняли, что им надо позабыть о безнаказанных набегах. Приобретенный боевой опыт дал возможность адм. Бейкону разработать такой план, который гарантировал от всяких случайностей и давал уверенность, что при новом появлении в проливе противника ему не уйти без серьезного боя.

В течение нескольких месяцев немцы избегали наших «тесных вод». Следующая операция, предпринятая три дня спустя была направлена против Дюнкерка[1]). В ночь на 24 апреля группа миноносцев подошла к городу и после нескольких минут бомбардировки отошла на Ost, потопив вступивший с ними в бой французский миноносец *Etendard*.

Стоявшие на якоре английские мониторы и миноносец *Greyhound* открыли огонь, но противник так быстро скрылся, что стрельба их не могла быть действительной.

---

[1]) Thomazi—„*La Guerre navale dans la zone des armées du nord*, стр. 177.

VIII.

Подводная война в апреле 1917 года.

(Карта 8 и диаграмма).

Доклад Адмиралтейства, рисующий обстановку на море вообще и ход подводной кампании немцев в частности, был представлен Кабинету в конце марта, но не подвергся обсуждению.

Поэтому 23 апреля, т. е. почти месяц спустя, адм. Джеллико представил правительству новый доклад.

В новом докладе не приводилось более тревожных данных, чем в первом, но составлен он был в значительно более энергичных выражениях. „Необходимо“, писал Джеллико „обратить самое серьезное внимание Военного Кабинета на увеличивающиеся тяжелые потери торгового флота от мин и действия неприятельских лодок. Обстановка требует немедленных действий . . . . .“ Приведенные затем цифры служили яркой иллюстрацией сказанному. За первую половину апреля немецкие *U* потопили 419 620 тонн британского, союзного и нейтрального тоннажа и все говорило за то, что потери будут неизменно увеличиваться. За один только день 20 апреля британское судоходство потеряло 27 704 тонны; на следующий день погибло 29 705 тонн. Не приходилось сомневаться, что подобные потери неизбежно приведут к кризису. Меры, предложенные первым морским лордом, сводились к постройке большего числа миноносцев, к присылке Америкой большего числа судов[1]), а также к усилению коммерческого судостроения. При этом Джеллико советовал или строить большое количество мелких пароходов, или же строить меньшее количество, но очень крупного водоизмещения, которые будут плавать исключительно только под конвоем противолодочных судов. Затем в докладе приводился план относительно активных минных заграждений в Гельголандской бухте.

Джеллико признавал, что бывшие до сего времени попытки в этом направлении не имели успеха, но приписывал неудачу исключительно причинам технического характера. „Я имею основание опасаться“ писал он „что принятый у нас образец мин недействителен против германских лодок. Иначе совершенно невероятно, чтобы при том громадном количестве мин, которые мы выставили за последние четыре месяца, потери в составе подводного флота Германии были столь незначительны“. Новый образец мины был уже разработан, но первые поступления с заводов должны были начаться только в июле.

---

[1]) Америка вступила в войну 6 апреля 1917 года.

Заканчивался доклад советом накапливать запасы продовольствия, пока еще значительная часть торгового флота плавает, и поскорее заложить ряд очень крупных непотопляемых грузовых пароходов, могущих доставить в страну достаточное количество пищевых продуктов.

Слова первого лорда совершенно ясно говорили за то, что он намерен придерживаться прежней системы действий и что он надеется справиться с германскими лодками, усилив те средства противолодочной борьбы, которыми пользовались до сих пор. „Различные методы нападения" указывал Джеллико „сводятся к бросанию бомб с воздуха, бросанию так называемых противолодочных бомб с надводных судов и к пользованию параванами... Единственное „противоядие", которое можно применить немедленно — это присылка максимального числа миноносцев и дозорных судов Соединенными Штатами". Менять основных методов противолодочной борьбы Джеллико не предполагал. Не трудно вывести заключение, почему его так беспокоил вопрос о легких силах и в особенности вопрос о миноносцах.

С начала войны и до конца марта 1917 года произошло 142 столкновения германских лодок с британскими миноносцами, при чем только в 6 случаях миноносцам удалось достигнуть успеха. Таким образом было двадцать три шанса против одного, что лодка уйдет. Кроме того, хотя число вступающих в строй легких сил увеличивалось очень быстро— с начала 1917 года было построено 5 больших и легких крейсеров и 37 миноносцев—месячные потери германского подводного флота стояли на очень низком уровне. В западном районе, где положение вызывало особую тревогу, находилось 70 миноносцев: 8 в Куинстоуне, 41 в Плимуте и 21 в Портсмуте. Однако, эти 70 быстроходных боевых единиц с начала неограниченной подводной войны не уничтожили еще ни одной лодки[1]).

Вполне возможно, адм. Джеллико был прав полагая, что миноносцы являются наилучшим „противоядием" против подводной опасности, но становилось очевидным, что метод их использования не даст желаемых результатов.

Говоря о неудаче предпринятых в начале года заградительных операций, первый лорд был совершенно прав. Причина этой неудачи понятна. Если мы, несмотря на все заградительные попытки немцев, могли поддерживать движение судоходства, то и противник мог найти способ парализовать наши заградительные попытки, направленные против лодок. С начала января в Гельголандской бухте было выставлено 31 минное поле, но немцы всегда быстро обнаруживали заграждения и сразу же принимали необходимые меры.

---

[1]) Приведенные цифры относятся к 23 апреля 1917 года.

8

ПОДВОДНАЯ КАМПАНИЯ В АНГЛИЙСКОМ КАНАЛЕ И НА ЗАПАДНЫХ ПОДХОДАХ К НЕМУ.

Общие потери с Сентября 1916 г. по Апрель 1917.

• Потопленные подводными лодками торговые суда.

ИРЛАНДИЯ
ИРЛАНДСКОЕ МОРЕ
АНГЛИЯ
ФРАНЦИЯ
Galway Bay
Wicklow
Blaskets
Skelligs
Бирхавен
Fastnet
Куинстоун
Tuskar
пролив Св. Георгия
Smalls
Milford Haven
Бристольский канал
Ливерпуль
Гулль
Хумбер
Ловестофт
Гарвич
ЛОНДОН
Дувр
Дуврский прол.
Бичи Хед
Ньюгавен
Брайтон
Портсмут
Портлэнд
О. Уайт
Плимут
Start Pt.
Фальмут
Lands End
Лизард
О-ва Сцилли
Английский Канал
М. la Hague
Шербург
М. Барфлер
Гавр
Фекамп
Ушант
Брест

15 10 5 0
55 50

В свое время это не было известно определенно, но раз немецкие минные постановки не повлияли на судоходство вокруг британских островов, не было причины думать, что 96 германских *U* окажутся прикованными к своим базам только потому, что мы выставили минные заграждения у Гельголанда и во Фландрской бухте.

Многие из моряков, и в том числе адм. Битти, приписывали неудачу невыполнению первоначального плана заграждения Гельголандской бухты, по которому предполагалось выставить мины поперек всей бухты и держать при заграждении постоянный дозор.

Такое объяснение, удовлетворительное само по себе, было однако вряд-ли справедливо. Первоначальный план мог иметь успех лишь в случае, если бы мы оказались в силах никогда не подпускать к заграждению неприятельских тральщиков. Приобретенный впоследствии опыт говорит за то, что первоначальный план был невыполним.

7 апреля Адмиралтейство получило сообщение разведки, что неприятельские вспомогательные суда собираются предпринять какую то операцию в районе пловучего маяка Horn Reefs. Получив об этом телеграмму Адмиралтейства, главнокомандующий выслал 2 эскадру легких крейсеров к.-адм. Ламберта и крейсер *Champion* с 12 миноносцами перехватить немцев. Попытка не увенчалась успехом. Произошло это отчасти по причине исключительно сильного в ту ночь течения, которое и отнесло наши суда от линии, на которой работали неприятельские тральщики. Однако, представляется чрезвычайно знаменательным, что в течение всей ночи на 8 апреля наши крейсера и миноносцы продержались внутри района, который осматривали германские тральщики, и тем не менее последние благополучно закончили работу и беспрепятственно вернулись в свою базу. Раз подобная небольшая операция оказалась в зависимости от всевозможных случайностей и потребовала для своего выполнения столь многочисленного отряда судов, легко было себе представить, как трудно было бы достигнуть выполнения первой части плана—нести непрерывное наблюдение за заграждением поперек Гельголандской бухты и не допускать к нему неприятельских тральщиков. Однако весь успех плана только от этого и зависел.

Во всяком случае время для длительных опытов миновало. Обстановка требовала срочных мер. Нужды и возможности вырисовывались вполне определенно.

Наступил момент, когда требовалось применить какой то окончательный метод. От выбора этого метода зависила наша участь: или мы освободимся от страшной опасности, или же, впервые в истории, отдадим себя на милость врага.

Опыта было достаточно, остальное зависило от принятого решения; вернее говоря—от проницательности высших руководителей нашего флота.

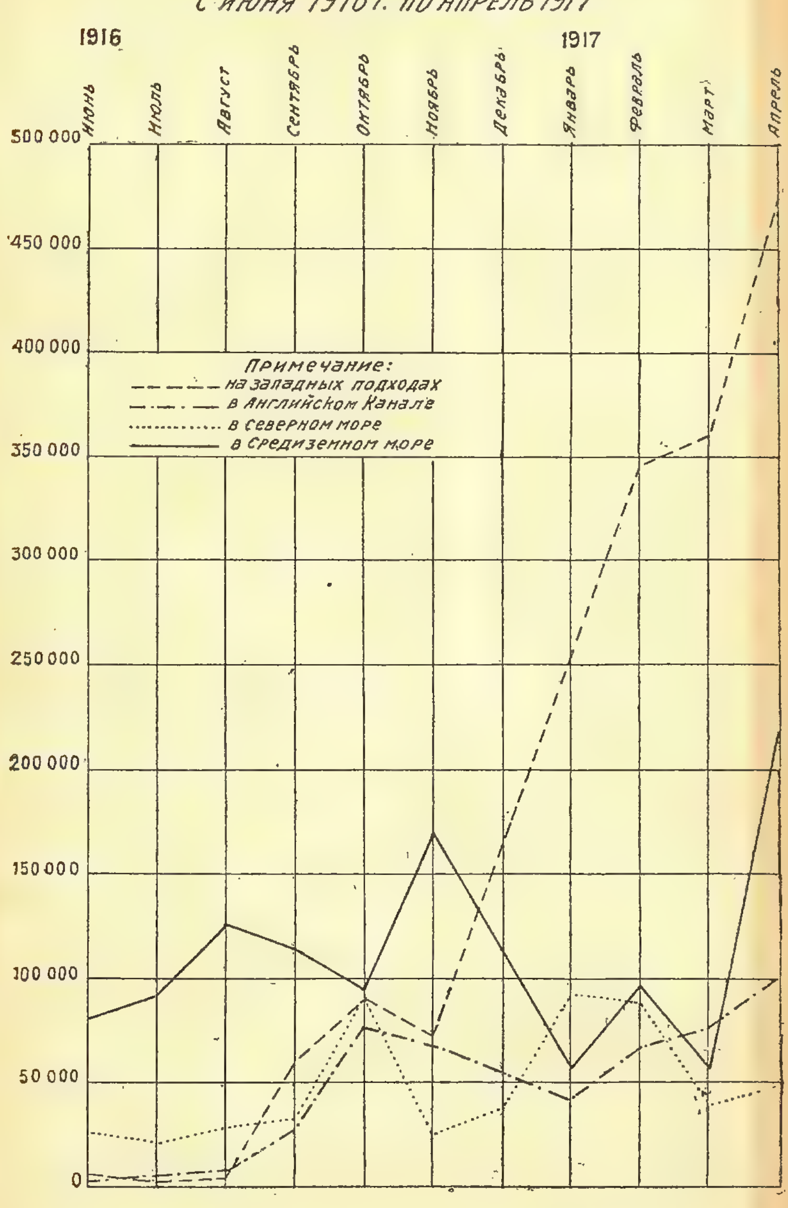
Было совершенно очевидно, что, оставляя в стороне паллиативные меры, стоящая перед нами проблема оставляла только два способа для ее разрешения: или необходимо бросить все наши силы для наступательных действий против германских лодок, или же поставить на первое место охрану судоходства, а наступательные попытки против подводного врага отодвинуть на второй план.

Наиболее выдающиеся морские авторитеты смотрели на это различно. Адмирал Джеллико еще в начале года определенно высказался за первый способ и составленный им доклад правительству не оставлял никаких сомнений, что опыт трехмесячной неограниченной подводной войны не поколебал его убеждения. Джеллико все еще надеялся, что при увеличении числа дозорных миноносцев, снабженных неограниченным запасом противолодочных средств, удастся обезопасить торговые пути или по крайней мере в значительной степени парализовать действия неприятельских *U*.

Адмирал Битти придерживался противоположной точки зрения: он считал, что существующая система „оборонительных дозоров“ из траулеров и дрифтеров и „наступательных дозоров“ из миноносцев принципиально не верна. По его мнению все суда второй линии флота, т.е. легкие крейсера, миноносцы, канонерки, суда „П“ и вооруженные траулеры должны быть целиком использованы для сопровождения торговых судов в опасных районах.

В начале апреля в Лонгхоуп было собрано совещание по вопросу об охране скандинавского судоходства. Присутствовавшие высказались за необходимость конвоировать пароходы как вдоль побережья, так и при переходе их через Северное море. Адм. Битти вполне разделял такой взгляд и, сообщая свое мнение по этому поводу, высказывался о конвоях как о мере стратегического характера. Указывая на то, что мера, одобренная по отношению к скандинавскому судоходству, „является, в сущности говоря, изменением принятой системы“, он писал: „необходимо решить, что важнее — охрана ли и дозор прибрежных путей или же охрана судоходства на прибрежных путях? На первый взгляд покажется, что разницы в этом нет и что, раз прибрежные пути охраняются, находящиеся на них торговые суда в безопасности. Однако, опыт говорит противное: дозоры почти не принесли пользы делу охраны судоходства, германские лодки атаковывают пароходы под самым берегом и постоянно ставят мины у побережья. Конвои же оказались действительным средством. Конвойные суда в значительной степени выпол-

ДИАГРАММА
ПОТЕРЬ СОЮЗНОГО И НЕЙТРАЛЬНОГО ТОРГОВОГО ТОННАЖА НА РАЗНЫХ МОРСКИХ ТЕАТРАХ С ИЮНЯ 1916 Г. ПО АПРЕЛЬ 1917



няют роль дозоров и находятся в более удобном положении для нападения на неприятельские лодки. Давать конвой каждому отдельному торговому пароходу, конечно, немыслимо; единственный способ—это собирать пароходы в группы и давать им конвой. . . “

Хотя Адмиралтейство и было готово к тому, чтобы предоставить конвои для скандинавского судоходства, оно тем не менее совершенно не разделяло принципиальную точку зрения Битти. В Уайтхолле в то время господствовал взгляд, что для судоходства потребуется двойное количество конвоиров против числа торговых пароходов. Адмиралтейство, как и многие другие моряки, не разделяло того мнения, что сравнительно слабый конвой успешно справится с задачей. Именно эти сомнения и были причиной тому, что Адмиралтейство не без колебаний согласилось привести в исполнение план конвоирования скандинавского судоходства. Однако, оно не отказывалось от дальнейших подобных опытов и старшему морскому начальнику в Гибралтаре было приказано установить систему конвоев в его районе. В случае благоприятных результатов Адмиралтейство было вполне готово изменить свою точку зрения. Главнокомандующий получил разрешение приступить к осуществлению мероприятий, намеченных совещанием в Лонгхоуп, во исполнение чего был образован конвойный отряд из 23 миноносцев из состава минных флотилий Хумбера, Тайна, Розайта и Кромарти.

Другой такой же отряд, из 70 траулеров, был собран в районе между Оркнейскими островами и Хумбером. Кроме того, в виде временной меры, были высланы с Гранд-Флита в Лервик, тоже для конвойной службы, 1 лидер и 8 миноносцев.

Многое зависило теперь от достигнутых результатов, но пока в Северном море новый опыт приводился в исполнение, обстановка повсюду все ухудшалась и ухудшалась. В течение апреля командиры германских лодок продолжали свои операции, применяя уже описанные нами методы, и их активность все росла, приближаясь к зениту.

Нападения на охраняемых путях продолжались не менее интенсивно, чем в прошлые месяцы; на внешних торговых путях положение было такое, какого никогда еще не бывало.

Попытка сосредоточить судоходство на пути, подходившем к Ирландии по параллели Galway Bay, не привела ни к чему. Большинство потерь падало на четырехугольник, ограниченный параллелями 51° и 53° N и меридианами 12° и 15° W. Место, где судоходство страдало особенно жестоко, находилось в 170 милях на W от Бирхавена, т. е. в откры-

той части Атлантического океана, недоступном для постоянного дозора[1]).

Надежда на то, что уничтожение торговых пароходов торпедами, а не артиллерийским огнем, сделает деятельность лодок менее продуктивной, не оправдалась. Более 30 судов было уничтожено в районе к W-у от Бирхавена и все они погибли от торпед. Пользование торпедой возрастало с возрастанием числа жертв. В январе на каждые 30 судов, утопленных торпедами, приходилось 80 судов, уничтоженных артиллерийским огнем. В апреле картина совершенно изменилась—60% всего погибшего тоннажа было пущено на дно торпедами.

В Средиземном море обстановка оставалась столь же мрачной.

По совету Адмиралтейства, французское морское командование изменило свою систему защиты торговли. Судоходство между Францией и Салониками попрежнему направлялось по установленному „тракту", но между мысом Бона и Порт-Саидом был применен метод „рассосредоточения" и пути следования пароходов все время менялись.

Кроме того французы вводили систему воздушного дозора, на который они возлагали большие надежды. В Camaret, Susa и Бона были организованы авиационные центры, а передовые авиационные станции, так называемые „postes de combat", в Tabarka, Kelibiba, Collo, Mostaganem, Beni Saf, Cette и Марсели. Воздушной противолодочной службой было занято 300 самолетов.

В марте число утопленных в Средиземном море пароходов несколько уменьшилось, но в апреле цифра потерь достигла ужасающих резмеров. К концу этого месяца немцы уничтожили 881 027 тонн, потеряв при этом только две лодки—*UC-68* и *UC-30*. С начала неограниченной подводной войны союзники лишились 2 миллионов тонн. Противник же потерял два *U*, семь *UC* и один *UB*. Из этого количества семь лодок было уничтожено британскими противолодочными отрядами, одна лодка выскочила на берег Голландии, одна взорвалась на собственных минах и одна погибла от неизвестной причины.

Казалось, что положение Англии почти что безвыходное. Один из наших крупных авторитетов в вопросах судоходства сэр Лео Моней представил правительству доклад, из которого явствовало, что, даже учитывая поступление тоннажа от постройки новых пароходов, ремонта поврежденных и покупки за границей, существующий в данный момент тоннаж, занятый перевозкой импортных и экспортных грузов Великобритании и равный 8 394 000 тонн, к концу

---

[1]) См. карту 11.

года вероятно уменьшится до 4 812 000 тонн. В докладе указывалось, что ежемесячно мы будем располагать от 1 600 000 до 2 030 000 тоннами, при чем для доставки только хлебных и других пищевых грузов потребуется в месяц 1 425 000 тонн. Вывод из доклада был ясен: для перевозки войск, боевых грузов, для экспорта угля и для всяких других надобностей Соединенного Королевства, тоннажа не остается. Помощь, оказываемая Англией коалиции, должна рухнуть.

Итак все вместе взятое действительно указывало на то, что союзники идут к катастрофе.

Бесконечный список потопленных торговых судов, увеличивающееся число нападений лодок, возрастающее использование лодками торпед и чрезвычайно медленный ход потерь германского подводного флота—неумолимо говорили то же самое.

Предсказания адмирала Хольтцендорфа начинали принимать реальные формы. Только перемена всей нашей системы защиты торгового мореплавание могла заставить течение повернуть в обратную сторону.

Приложение 1.

Меры против набего-крейсерских операций противника в 1916 году.

Слухи о том, что неприятельский вспомогательный крейсер готовился к походу, циркулировали в июне, июле и октябре.

31 мая главнокомандующему было дано знать, что *Меве* или старый крейсер типа *Ниобея* в скором времени выйдут из Вильгельмсгафена. Адм. Джеллико выслал кр. *Donegal* на усиление 10 крейсерской эскадры и приказал адм. Тепперу расставить его крейсера на линии Muckle Flugga—Исландия. Опасаясь за торговый путь в Архангельск, Джеллико 3 июня послал туда в дозор *Donegal'*я и три крейсера 3 крейсерской эскадры.

Мероприятия против могущих прорваться немецких вспомогательных крейсеров продолжались до 11 июня.

Днем 8 июля Джеллико была отправлена из Уайтхолла телеграмма с указанием, что получены заслуживающие доверия сведения о том, что 9 июля в 5 ч. вечера еще один „Меве" выйдет из Киля в Северное море, а затем в Атлантический океан, при чем указывалось, что новый „корсар" имеет две наклонные трубы, выкрашен в темно шаровый цвет, похож по внешнему виду на легкий крейсер и обладает очень большим ходом.

Две эскадры легких крейсеров с 8 миноносцами были высланы из Розайта в дозор в район, отстоящий на 100 миль от Норвегии, через который, как думали, должен будет пройти противник.

В 4 ч. 30 м. дня 9 июля 1-ая и 3-я эскадры легких крейсеров вышли по назначению. Кроме того на север были высланы 4-я эскадра легких крейсеров с 6 миноносцами, а крейсера *Donegal* и *Shannon*, каждый с миноносцем, пошли в дозор к N-у от Шетландских островов.

Лидер *Gabriel* с полуфлотилией миноносцев в 5 ч. у. 11 июля занял дозор в проходе у островов Fair.

До 9 июля обычным дозором никаких неприятельских судов замечено не было.

Указанные распоряжения остались в силе до 12 июля, но затем, когда Адмиралтейство сообщило, что дальнейших сведений разведки нет, все высланные суда возвратились к местам своих якорных стоянок.

Еще один случай подобной же тревоги произошел 21 июля. В поиски к Horn Reefs вышли легкие крейсера *Inconstant* и *Cordelia*, но 23 июля возвратились, не встретив никого.

В результате совещания, состоявшегося в Адмиралтействе в октябре, главнокомандующий разработал инструкции, имевшие конечную цель своевременно перехватить прорвавшего блокаду неприятельского крейсера.

В случае, если имелись сведения, что противник не дошел до параллели 59° N, высланные против него крейсера должны были занять места согласно „диспозиции № 1“; в противном же случае—„по диспозиции № 2“.

В декабре новые инструкции вошли в силу. Выход *Meве* 22 ноября немцы сумели обставить полной тайной, но в ночь с 9 на 10 декабря наш посланник в Христиании телеграфировал в Лондон, что „германское военное судно“ должно пройти Haugesund и выйти в море у Skudesnaes[1]),

Получив извещение Адмиралтейства, главнокомандующий немедленно выслал 1-ую эскадру легких крейсеров с тремя крейсерами 4-ой эскадры и 7 миноносцами с приказанием занять „диспозицию № 1“ и приказал 2-ой эскадре легких крейсеров, стоявшей в Розайте, приготовиться сменить суда 1-ой и 4-ой эскадры. В дозор у острова Fair пошли два лидера и четыре миноносца.

Высланные суда остались в море до 14 декабря.

---

[1]) См. стр. 178.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Приложения:

Карты и диаграммы на отдельных листах:

